JAHRGANG 8

JUNI 1959

6

DER MODELLEISENBAHNER

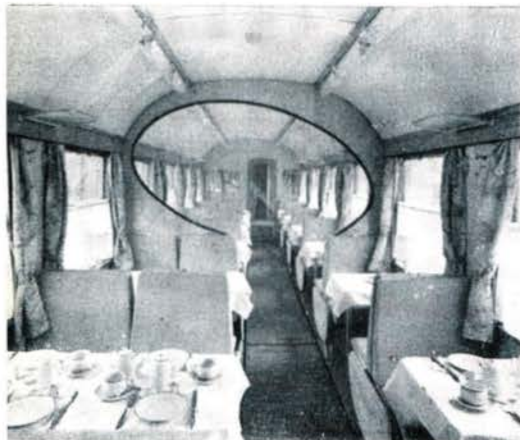
FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN



VERLAGSPOSTAMT BERLIN EINZELPREIS DM 1,–



Werkfoto

Wissen Sie schon ...

● *daß die volkseigene Waggonbauindustrie der Deutschen Demokratischen Republik ein weiteres Exportmodell herstellt? Hier handelt es sich um einen modernen Leichtbau-Speisewagen für das tschechoslowakische Reisebüro „Čedok", dessen geschmackvolle Inneneinrichtung unser Bild zeigt. Der Wagen ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h vorgesehen.*

● *daß Guinea zur Zeit nur über 662 Kilometer Eisenbahnstrecke verfügt? Bis 1960 sollen aber zwei weitere Strecken von 120 und 150 km Länge in Betrieb genommen werden, die zum Transport von Tonerde dienen.*

● *daß die 7000-Tonnen-Eisenbahnfähre der Deutschen Demokratischen Republik 100 Tage vor dem geplanten Termin, also bereits am 20. Juni 1959, fertiggestellt sein wird? Das Schiff wird für 36 Güterwagen, 50 Personenwagen und 500 Passagiere aufnahmefähig sein und eine Länge von 135 Meter haben.*

● *daß die USA der Tschiang-kai-schek-Clique auf Taiwan ein Darlehen von 3,2 Millionen Dollar gewährt haben, um das veraltete Eisenbahnnetz auf der Insel aus militärischen Gründen zu modernisieren? In der Volksrepublik China hingegen nahm seit der Befreiung das Eisenbahnwesen ohne ausländische Anleihe einen rapiden Aufschwung.*

● *daß im Sommerfahrplan der Deutschen Reichsbahn ein neuer Bäder-Expreß zwischen Berlin—Leipzig und Karlovy Vary—Praha verkehren wird, der den Namen „Karlex" erhält?*

AUS DEM INHALT

Titelbild

Überall wurde am 1. Juni der internationale Kindertag festlich begangen. Einen Lokomotivführer nach Herzenslust ausfragen zu dürfen, das ist schon ein Erlebnis und weckt Achtung vor diesem verantwortungsvollen Beruf.

Rücktitelbild

Für die ganz Eifrigen hält Piko auf der Leipziger Messe immer eine Selbstbedienungs-Anlage bereit. Offensichtlich ist damit das Richtige getroffen worden.

Fotos: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Bauanleitung für eine Besandungsanlage
Kleine Bastelei an der Pikoweiche
Personenzuglokomotive T 38 3 255 mit Abdampfturbinentriebtender
Modelleisenbahnausstellung in Brno
Wir bauen Formsignale, Teil 2

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft", Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion „Der Modelleisenbahner",** Chefredakteur: Rudolf Graf; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin C 2, Hankestraße 3; Fernsprecher: 42 50 81; Fernschreiber: 01 14 48; Wirtschaftstypografie: Herbert Hölz. Erscheint monatlich; Bezugspreis 1,– DM. Bestellung über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, Berlin C 2, Rosenthaler Str. 25–31, und alle DEWAG-Filialen in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 5; **Druck:** (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2; Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

8. JAHRGANG · BERLIN · JUNI 1959 6

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

Zum Tag des deutschen Eisenbahners
Strecke frei für den Sieg des Sozialismus

Seit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik begehen die Eisenbahner am 14. Juni 1959 zum 9. Male ihren Ehrentag, den „Tag des deutschen Eisenbahners".

Staatliche Ehrentage sind im Leben unserer Werktätigen besondere Tage, an denen sie sich gemeinsam über die Erfolge freuen und stolz sind auf das, was sie mit ihrer Hände Arbeit geschaffen haben.

Tag für Tag und Nacht für Nacht rollen Reise- und Güterzüge über das weitverzweigte Schienennetz unserer Republik. Die Eisenbahnstrecken verbinden alle Teile unseres Landes sowie die Deutsche Demokratische Republik mit den Nachbarländern.

Man wird sich der Bedeutung der Eisenbahn erst so richtig bewußt, wenn man sie als die Lebensader, den „Blutkreislauf" der gesamten Wirtschaft bezeichnet findet.

Die Deutsche Reichsbahn ist der größte Verkehrsträger und zugleich der größte volkseigene Betrieb in der DDR, dessen Eisenbahner ihre Treue zur Arbeiter-und-Bauern-Macht durch wahrhaft großartige Arbeitsleistungen im Betriebs- und Verkehrsdienst, auf der Lokomotive, in den Reparaturwerkstätten und in allen Dienststellen ständig bekundet haben.

So haben sie sich auch jetzt wieder mit als erste in die Front der großen Wettbewerbs- und Verpflichtungsbewegung zu Ehren des 10. Jahrestages der Gründung der DDR eingereiht. Unter der Führung der Partei der Arbeiterklasse gehen sie daran, ihren Beitrag zur Lösung der ökonomischen Hauptaufgabe zu leisten. So ist der diesjährige Tag des deutschen Eisenbahners ein Höhepunkt bei der Erfüllung der Aufgaben des V. Parteitages und des 4. Plenums des Zentralkomitees der SED und ein wichtiger Meilenstein bei der Vorbereitung des 10. Geburtstages unserer Republik.

Bereits Mitte des Monats April 1959 standen über 135 000 Eisenbahner im Wettbewerb zu Ehren des 10. Jahrestages der Gründung der DDR. Nach Neuerermethoden arbeiteten zu dem gleichen Zeitpunkt 90 000 Eisenbahner. Allein in den Reichsbahnausbesserungswerken arbeiten 15 653 Eisenbahner nach der Seifert-Methode. Diese Zahlen werden sich bis zum Tag des Eisenbahners noch rapide vergrößert haben.

Diese Aktivität ist der Ausdruck des Dankes der Eisenbahner für die Anerkennung, die ihre Arbeit durch Partei und Regierung gefunden hat, und sie entspringt der Erkenntnis, daß erst unter den Bedingungen der Arbeiter-und-Bauern-Macht ein wirklich leistungsfähiges Transportwesen entstehen konnte, bei dem die Initiative der Massen voll zur Wirkung kommen kann. Der Aufruf zur Erhöhung der Reisekultur bei der Deutschen Reichsbahn hat unter den Eisenbahnern einen großen Widerhall gefunden. Diese Bewegung soll dazu führen, den Bahnhöfen, Strecken, Gebäuden, Anlagen, den Fahrzeugen, Arbeitsplätzen und Aufenthaltsräumen ein sauberes Aussehen zu geben und die Ordnung und Disziplin im Eisenbahnwesen weiterhin zu verbessern. Hierbei wurden schon große Erfolge erzielt, die dem Reisenden beim Betreten der Bahnhöfe und beim Hinaussehen aus den Fenstern der Züge augenscheinlich werden, und wofür sie den Eisenbahnern anerkennende Worte übermittelten.

Während vor zehn Jahren ein „weiser Fachmann" den Zusammenbruch des Eisenbahntransportes binnen weniger Wochen zu prophezeien glaubte, haben die Eisenbahner allen Widerständen und Schwierigkeiten zum Trotz die Sache selbst in die Hand genommen.

So haben schon eine Vielzahl Brigaden — darunter zahlreiche Jugendbrigaden — den Kampf um die Erringung des Titels „Brigade der sozialistischen Arbeit" aufgenommen. Die enge Verbindung der Leitungen der Deutschen Reichsbahn mit den Eisenbahnern wird weiter gefestigt, und die Eisenbahner werden zur breiten Mitarbeit bei der Aufstellung der Pläne herangezogen. Zur Zeit ist die große Plandiskussion zum Siebenjahrplan des Eisenbahnwesens im Gange. Dabei haben in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit Eisenbahner, Techniker, Ingenieure und Wissenschaftler auch besonders über das große technische Rekonstruktionsprogramm der Deutschen Reichsbahn beraten. Die technische Rekonstruktion der Eisenbahn bringt eine ganze Reihe von Neuerungen, die kurz in drei Punkten gefaßt so aussehen wird:

1. Es sind Maßnahmen zur vollen Ausnutzung der vorhandenen Technik eingeleitet, wie z. B. die Einführung des Vier-Brigade-Systems in den technischen Dienststellen, womit ein voller Einsatz der Fahrzeuge und Maschinen in jeder Schicht erreicht wird.
2. Die vorhandene Technik wird den neuen Erfordernissen entsprechend modernisiert, und Umstellungen werden vorgenommen (Reko-Lok, Reko-Wagen).
3. Die Einführung der neuen Technik ist auf der Grundlage der fortgeschrittensten Technik vorzunehmen und gleichzeitig dafür zu sorgen, daß die entsprechenden Fachkräfte herangebildet werden.

Diese technische Rekonstruktion, besonders des Lokomotiv- und Wagenparks sowie auch von Anlagen wird auch für unsere Modelleisenbahner eine Fülle von Neuigkeiten bringen, die sich ihnen geradezu zum Nachbauen anbieten.

Eng verbunden mit den ökonomischen Aufgaben beim Aufbau des Sozialismus stehen die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik fest im Friedenskampf. Die Forderung der Eisenbahner nach Abschluß eines Friedensvertrages mit Deutschland auf der Grundlage der Vorschläge der Sowjetunion wird immer wieder erhoben. So steht auch ihr Ehrentag, den sie unter der Losung „Strecke frei für den Sieg des Sozialismus" begehen, im Zeichen des Kampfes für Frieden, Einheit und Sozialismus. Hans Vogel, MfV

Der große Tag des kleinen Gabor

Budapester Junge Pioniere und ihre schöne Eisenbahn

Das war ein Freudentag für den kleinen Gabor, als Herr Beermann ihm vor dem Lehrerpult die kleine Hand drückte und sagte: „Nun, Gabor, ich glaube, jetzt ist es so weit, daß du mal acht Tage Eisenbahner sein darfst."

Der kleine schwarze Wuschelkopf wollte erst laut aufjubeln, doch dann besann er sich und dankte artig. Währenddessen blätterte Herr Beermann von der allgemeinen Schule der nördlichen Budapester Vorstadt in seinen Klassenheften.

„Da hast du eine Fünf*), da auch, in Erdkunde eine Vier . . . ich bin sicher, du holst die acht Tage ein, wenn du fleißig bist."
„Ja, Herr Beermann", bestätigte Gabor, „ich werde mir bestimmt große Mühe geben."
Und so kam der kleine Gabor hinaus ins liebliche Budaer Bergland, wo die Jungen Pioniere der ungarischen Metropole eine wunderschöne Eisenbahn „mit wirklich allen Schikanen" besitzen. Die 12 km langen Gleise ziehen sich durch die schönsten Gegenden Budapests zwischen dem beliebten Ausflugsort Hüvösvölgy und Szabadsahegy.

Die Eisenbahneruniform paßte wie angemessen, nur die Mütze drückte ein wenig auf dem schwarzen Haar, was Gabor allerdings nicht hindern konnte, diese Kopfbedeckung als außerordentlich passend zu empfinden.

Auch seine Mutter, Filialleiterin eines Pester Lebensmittelgeschäftes, vermochte angesichts dieser Begeisterung nichts anderes, als ihm lächelnd recht zu geben.

Gabor saß bald darauf in einem der sauberen Stationsgebäude. Draußen vor der Tür sonnten sich einige wartende Reisende im Vorgarten des kleinen Speiselokals. Gabors Platz war hinter dem blitzenden Schalterfenster. Doch so richtig hatte der Dienst noch nicht begonnen . . .

Da saß doch wahrhaftig ein Eisenbahner am Telefon — das er mit Vehemenz besprach —, der einen bei Jungen Pionieren infolge vorerst noch unfruchtbarer Oberlippe nicht üblichen Schnurrbart trug. Sollte das d i e Rarität, der älteste Junge Pionier auf Erden, sein? Nein, es handelte sich um einen sehr versierten und pädagogisch erfahrenen Eisenbahner, der seine jungen Freunde so anleitete, daß sie einmal ablösen können.

Aha! Der Eisenbahner legte den Hörer auf die Gabel und stand plötzlich auf. Ein Griff ins Signalwerk — dann begab er sich auf den Bahnsteig. Wenig später rollte ein Dieseltriebwagen mit Anhänger langsam in den Bahnhof hinein.

Der Schnurrbärtige grüßte mit der Hand am Mützenrand. Dann wurde eine Wagentür geöffnet und im Nu standen acht 10- bis 13jährige Knaben und Mädchen auf dem Bahnsteig, unter denen sich auch unser Gabor befand. Dann waren da noch zwei Junge Pioniere, die keine blauen Eisenbahner-, sondern eine graue Postuniform trugen. Diese beiden hatten Akten unter die kurzen Arme geklemmt. Einer trug mehrere kleine Geldkassetten in den Händen.

Die Jungen Pioniere gingen in den Dienstraum und stellten sich dort in einer Reihe auf, und zwar so, daß der durch eine rote Binde gekennzeichnete Dienstvorsteher — jeden Tag ist es ein anderer — vorne stand. Und ganz selbstverständlich, als ob das die normalste Sache der Welt wäre, meldete der Eisenbahner mit dem Schnurrbart seinem jungen Stationsvorsteher, wie so die Dinge liegen. Ganz sachlich — es machte ihm sicher Freude.

Neben dem „Chef" stand unter seiner knallroten Tellermütze der Fahrdienstleiter dieses Tages. Der Dienstvorsteher dankte und ließ seine Mannen zum Dienst abtreten. Nun wurden die Schalter besetzt, die Kassen mit Wechselgeld gefüllt und die Zuverlässigkeit des Fahrkartenautomaten einer sorgfältigen Prüfung unterzogen.

Gabor überzeugte sich rasch, daß alles in Ordnung war. Und er saß noch gar nicht richtig hinter dem Schalterfenster, als die ersten Fahrgäste erschienen und ihre Wünsche äußerten. Draußen rangierte der Triebwagenzug.

Keinem Reisenden würde es einfallen, die jungen Eisenbahner nicht mit dem nötigen Ernst zu betrachten. Und die jungen, etwa gleichalten Fahrgäste machen immer große, ehrfurchtsvolle Augen, wenn sie ihre glücklichen Kameraden sehen.

„Siehst Du, Istvan", sagte eine Frau zu ihrem Jungen, „warum warst du so faul in der Schule!" Der Angesprochene machte ein saures Gesicht, während die Mutter ihre erzieherischen Worte mit der Bemerkung schloß, daß der Faulpelz Istvan natürlich auch mal Eisenbahner sein könnte, wenn er . . .

Bild 1 Der Zug ist schon auf der Strecke. Gleich wird er im Tunnel verschwinden und dahinter auf dem schmucken Bahnsteig eine muntere Schar Budapester Kinder mitnehmen.



*) In Ungarn entspricht die Fünf der Eins bei uns.



Bild 2 Das ist unser Gabor hinter dem Schalterfenster.

Der kleine Gabor hatte eine gute Kasse an diesem schönen Frühlingstage.

Zur gleichen Zeit herrschte auch im Dienstraum Hochbetrieb. Janos saß am Morseapparat und las aufmerksam den Streifen, während seine Kollegin Marika, ein blondes Mädchen mit lustigen Sommersprossen (über die sie sich vorerst noch keine kosmetischen Gedanken machte), vor einem dicken Buch saß und angestrengt rechnete. Ein Glück nur, daß sie die beste Rechnerin in ihrer Klasse war.

Janos setzte dann mit geschickten Fingern den Morseapparat in Tätigkeit. Dann griff ein anderer Junger Pionier zum Befehlsstab und ging zum Bahnsteig. Der Zugführer des einfahrenden Zuges grüßte an der Tür. Ein Junger Pionier ergänzte die Ziffern auf einer Wettbewerbstafel. Mit dem Wettbewerb hat es folgende Bewandtnis: Alle Jungen Pioniere stehen untereinander und von Belegschaft zu Belegschaft im Wettbewerb. Für jede gut ausgeführte Tätigkeit gibt es eine Anzahl Punkte. Wer seine Tagesarbeit ordentlich ausgeführt hat, erhält zunächst 100 Punkte, gleich 100 Prozent. Für zusätzlich ausgeführte Arbeiten gibt es weitere Punkte. Jeder möchte natürlich in der Tabelle hoch oben stehen.



Bild 3 Ein junger Weichenwärter der Budapester Pioniereisenbahn. *Fotos: Archiv*

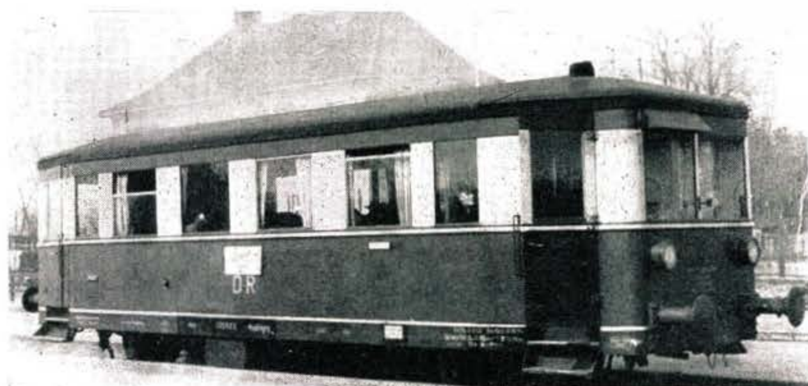
Unser Gabor stand übrigens ganz gut in dieser Tabelle. Am nächsten Tage war er als Dienstvorsteher an der Reihe.

Als Gabor am nächsten Abend nach diesem ereignisreichen Tag in seinem Bett lag, und die Mutter das Licht auslöschte, träumte er schon von dieser Würde und davon, daß er für immer bei der ungarischen Eisenbahn tätig sein wird, daß sein Kindheitswunsch, mit den stählernen Schienen für immer verbunden zu sein, Wirklichkeit werden möge.

Lächelnd ging Gabors Mutter in die Küche, Stullen für den nächsten Tag zu schneiden. Für den jungen Dienstvorsteher des kleinen Bahnhofs. Kurt Kube

---

Zweiachsiger Nebenbahntriebwagen

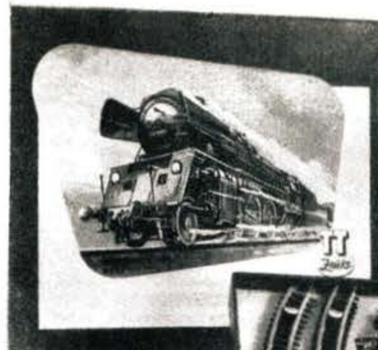


Die Aufnahme zeigt einen zweiachsigen Triebwagen mit Verbrennungsmotor der Betriebs-Nr. 135 522. Dieser VT gehörte bis 1945 der Altmärkischen Eisenbahn und trug seinerzeit die Betriebs-Nr. 33. Nach der Übernahme der Privatbahnen durch die DR wurde der VT in die Nummernreihe der zweiachsigen Triebwagen ehemaliger Privatbahnen eingeordnet.

Der Triebwagen wurde 1935 von der Dessauer Waggonfabrik gebaut. Er besitzt einen 70 PS starken Daimler-Benz-Motor der Type OM 65/3 (Vierzylinder-Viertakt-Dieselmotor). Für die Kraftübertragung wurde ein vierstufiges mechanisches Getriebe der Bauart Mylius eingebaut. Bei einem Dienstgewicht von 11 t und einer Länge über Puffer von 11 950 mm hat der VT 48 Sitzplätze 2. Klasse. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Foto: Dreyer, Berlin Ing. J. Schwarze

Wir stellen vor:



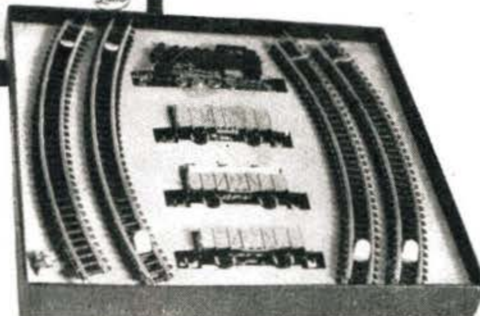


Bild 1 In einem geschmackvollen Geschenkkarton kommt die Zeuke-TT-Bahn in den Handel.
Fotos: Schleusener, Berlin

ZEUKE-TT-BAHN

Мы представляем: Модельная железная дорога в масштабе HO
We present: „Zeuke"-TT-model railway
Nous présentons: chemin de fer modèle Zeuke TT

Die Baugröße TT gewinnt in aller Welt gerade im Hinblick auf die Raumfrage immer mehr an Bedeutung. Es ist daher sehr erfreulich, daß sich nun auch die bekannte Berliner Firma Zeuke & Wegwerth K. G. der Baugröße TT zuwandte. Seit einiger Zeit sind nun diese Erzeugnisse im Handel. Wir stellen sie heute hier einmal allen denen, die sie noch nicht kennen, vor.

Als erstes Triebfahrzeug brachte Zeuke ein Modell der Baureihe 81 heraus. Soweit in dieser Größe industriell überhaupt noch maßstabgerecht gefertigt werden kann, ist es bei diesem Modell geschehen. Die Details sind sehr reichhaltig und gut nachgebildet. Auch die Steuerung ist gut gelungen. Bestechend wirkt das kleine Modell durch die mattschwarze Lackierung. Wir müssen jedoch kritisieren, daß die sichtbaren Rahmenteile nicht rot ausgelegt sind. Dieses würde zweifellos noch mehr zur Schönheit des Lokomotivmodells beitragen und sollte doch vom Hersteller beachtet werden, zumal sich die Herstellung dadurch kaum verteuern dürfte.

Die Lokomotive hat einen kleinen, aber sehr leistungsfähigen Motor, der bereits funkentstört geliefert wird. Das Ergebnis dieser Funkentstörung war allerding bei verschiedenen Versuchen örtlich sehr unterschiedlich, wie im allgemeinen die Funkentstörung sehr von örtlichen Bedingungen abhängt. Die Lokomotive zog anstandslos drei Wagen in beladenem Zustand (Bleiballast) die unmöglichsten Steigungen herauf, wie sie auf Modellbahnanlagen wenig vorkommen dürften. Sie ließ sich dabei kaum anmerken, daß es ihr schwerfiel. Wir haben unser Testmodell noch eigens beschwert, da es fabrikmäßig noch zu leicht geliefert wird. Bisher sind außerdem noch einige Güterwagen erhältlich, die uns ebenfalls gut gefielen. Die Wagen sind etwa in der Plastikausführung wie die bekannten H0-Dietzel-Wagen, also feine Beschriftung und Nachbildung der Einzelheiten und ein gut gelungenes Untergestell mit Bremseinrichtung. Warum diese allerdings rot gehalten ist, wissen wir nicht und halten wir für wenig modellmäßig. Uns lagen auch Fahrzeuge anderer, auch ausländischer TT-Hersteller vor, die, ohne Übertreibung gesagt, trotz jahrelanger Produktionserfahrung nicht an diese Zeuke-Erzeugnisse heranreichen.

Das Programm der Firma Zeuke sieht eine ständige Erweiterung des Sortiments vor, wir werden die Neuheiten jeweils vorstellen und wünschen allen TT-Freunden viel Freude mit dieser Modellbahn. H. Kohlberger

Bild 2 Die Lokomotive der BR 81.

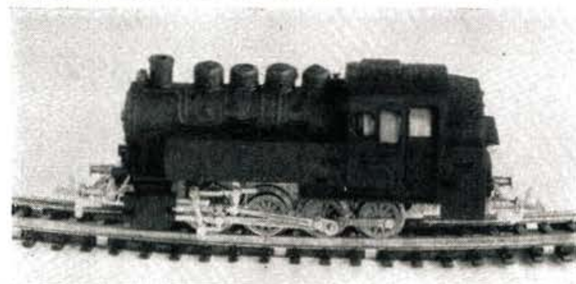


Bild 3 Innerer Aufbau der Lokomotive.

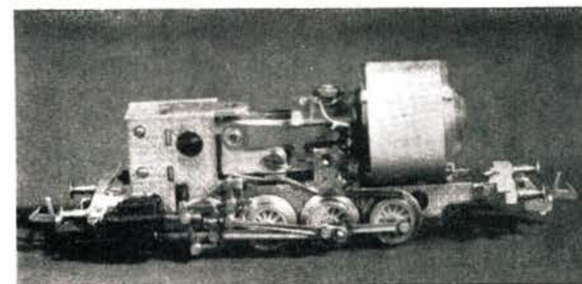


Bild 4 G-Wagen mit Tonnendach.

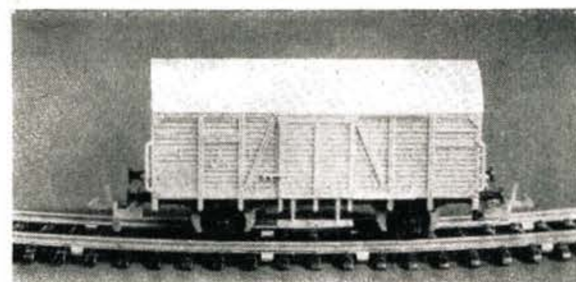
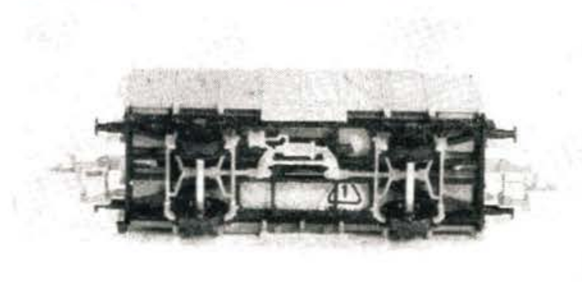
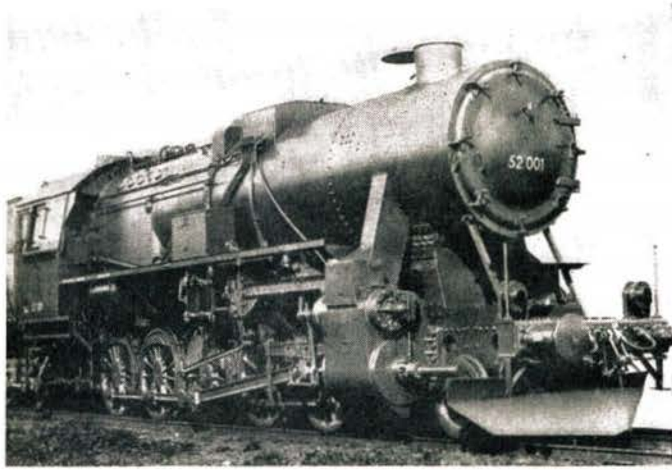


Bild 5 Draufsicht auf das Untergestell dieses Wagens.





1

Von Schornsteindeckeln und rotierenden Fensterscheiben

Im Heft 4/57 auf Seite 118 zeigten wir eine österreichische Dampflokomotive, die mit einem sogenannten Schornsteindeckel ausgerüstet ist. Herr Hager aus Dresden schrieb uns hierzu, daß diese Deckel über viele Jahrzehnte besonders an den Lokomotiven im Westen und Süden Europas zu finden waren. Der verstellbare Deckel hatte den Zweck, das Feuer der Lok zu dämpfen sowie das hölzerne Gebälk der Lokomotivschuppen vor Funken und großer Hitze zu schützen. Die Deckel waren um eine mit der Schornsteinachse parallel gelagerte Welle drehbar angebracht und konnten somit in die notwendige Lage eingestellt werden. Mit der Einführung eiserner Dachkonstruktionen bei den Hallendächern der Lokschuppen verschwand bei fast allen Bahnen der Schornsteindeckel.

Bild 1 Lokomotive 52 001 mit abgeklapptem Schornsteindeckel.
Foto: Archiv



Bild 2 Klarsichtapparat im Führerhausvorderfenster einer Neubaulokomotive der Deutschen Reichsbahn.
Foto: G. Illner, Leipzig

Bild 3 Schnellzuglokomotive 03 061. Deutlich ist die völlige Abschirmung des linken Führerhausvorderfensters zu sehen.
Foto: G. Propp, Halle

2

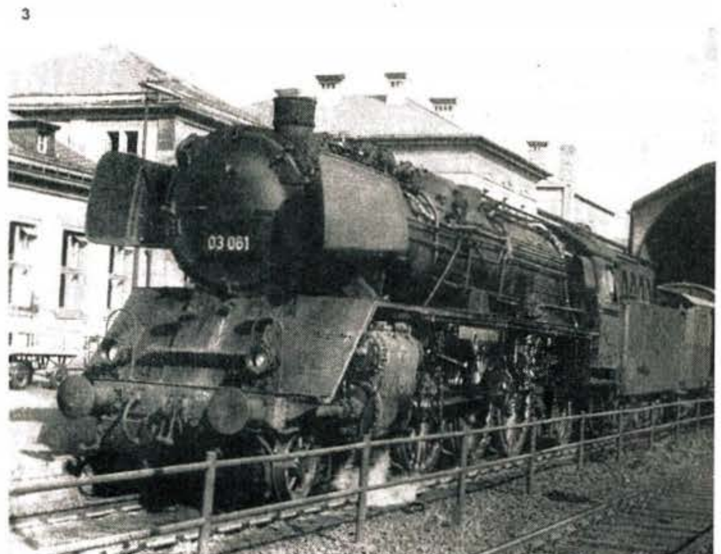
Wie uns Herr Dipl.-Ing. Töpelmann vom Institut für Schienenfahrzeuge hierzu ergänzend mitteilte, war die Ausrüstung auch der Lokomotiven der Baureihe 52 mit Schornsteindeckeln eine Maßnahme, die im Zusammenhang mit dem Einsatz der Kriegslokomotiven stand (Bild 1). Die Deckel hatten dabei die Aufgabe, den Abzug der Rauchgase und damit die Abkühlung der Lokomotiven zu verringern, wenn sie bei großer Kälte längere Zeit im Freien abgestellt werden mußten. Weitere Maßnahmen für den Frostschutz waren zusätzliche Wärmematten für die Dampfzylinder der Luftpumpe und für Armaturen sowie Einrichtungen für das Warmhalten der Speisewasserleitungen u. a. m.

Eine andere, wenig beachtete Einrichtung an den Lokomotiven ist die völlige Abschirmung der Führerhausvorderfenster an schnellfahrenden Lokomotiven (Bild 3). Diese Abschirmung wurde angebracht, um einen besseren Schutz gegen das Verschmutzen der Fenster zu schaffen. Durch die Verkleidung soll vor dem Fenster eine ruhende Luftschicht gebildet werden, die Regentropfen, Staub, Ölspritzer usw. von dem Fenster fernhält, so daß ein Reinigen der bei großen Lokomotiven mitunter schwer erreichbaren Vorderfenster während der Fahrt nicht notwendig ist und gute Sichtverhältnisse erhalten bleiben. Daß nicht alle Schnellzuglokomotiven mit dieser Abschirmung versehen sind, hängt vermutlich damit zusammen, daß die weitere Ausrüstung in der Kriegszeit unterblieben ist.

Neuerdings werden die Lokomotiven mit rotierenden Klarsichtapparaten ausgerüstet. Hier wird durch Druckluft eine mit kleinen Turbinenschaufeln versehene Scheibe in schnelle Drehungen versetzt, die so allen Schmutz fortschleudert (Bild 2). Aber auch diese Lokomotiven erhalten noch zusätzlich eine teilweise Abschirmung.

Ing. K. Gerlach

3



Die sowjetischen Eisenbahnen und der Siebenjahrplan



Unser sowjetischer Auslandskorrespondent, Herr S. M. Bohanow, Tukums, übersandte uns Material über die Perspektive des sowjetischen Eisenbahnwesens in den kommenden Jahren:

Die Sowjetunion ist ein bedeutendes Eisenbahnland. Wichtige Hauptstrecken durchziehen das weite Land in alle Richtungen. Die Streckenlänge beträgt bereits jetzt etwas mehr als 100 000 Kilometer.

Im bevorstehenden Siebenjahrplan wird eine gründliche Rekonstruktion des gesamten Eisenbahnwesens stattfinden. Zur Erschließung der Naturschätze in neuen Gebieten und zur Verbindung dieser Gebiete mit den Wirtschaftszentren müssen allein etwa 9000 Kilometer neuer Hauptbahnen sowie über 8000 Kilometer Bahnen zweiter Ordnung verlegt werden. Es wird der Bau des süd- und mittelsibirischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1965 abgeschlossen worden sein.

Die wichtigsten Strecken des Landes werden im gleichen Zeitraum elektrifiziert, wie z. B. die Strecken Moskau—Kuibyschew—Irkutsk—Ferner Osten, Moskau—Gorki—Swerdlowsk, Moskau—Kasan—Swerdlowsk, Karaganda—Magnitogorsk—Ufa, Moskau—Charkow—Rostow—Mineralnie wodi und andere mehr.

Im gesamten Eisenbahnwesen wird eine breite Automatisierung und Fernmechanik eingeführt werden. Im Resultat dieser großen Vorhaben wird nach Abschluß des Siebenjahrplanes die jährliche Beförderungsleistung in der Sowjetunion auf 1800 bis 1850 Milliarden Tonnenkilometer gesteigert werden (vgl. USA, 1953 : 934 Milliarden Tonnenkilometer).

Überall in der Welt, wo Eisenbahnen fahren, verschwinden immer mehr die altgewohnten Dampflokomotiven von den Strecken und machen neuen, moderneren Schwestern, Diesel- und Elloks, Platz. Kaum ein anderes Land auf der Erde macht diesen Umwandlungsprozeß in der Traktion binnen relativ so kurzer Zeit durch wie die Sowjetunion. Während heute etwa 26 Prozent aller Zugförderungsleistungen erst von Diesel- bzw. Elloks erzielt werden, wird der Anteil dieser Fahrzeuge im Jahre 1965 an der Gesamtförderung etwa 87 Prozent betragen.

So wird die Sowjetunion nach Ablauf weniger Jahre über ein noch moderneres, leistungsfähigeres Eisenbahnwesen als heute verfügen.

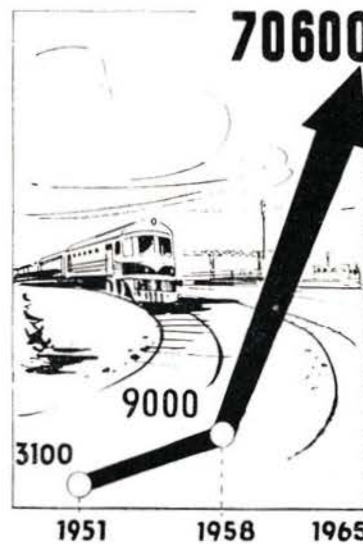
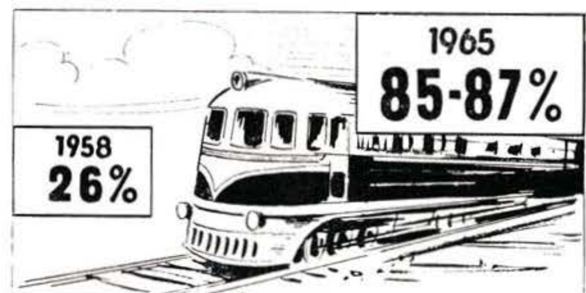


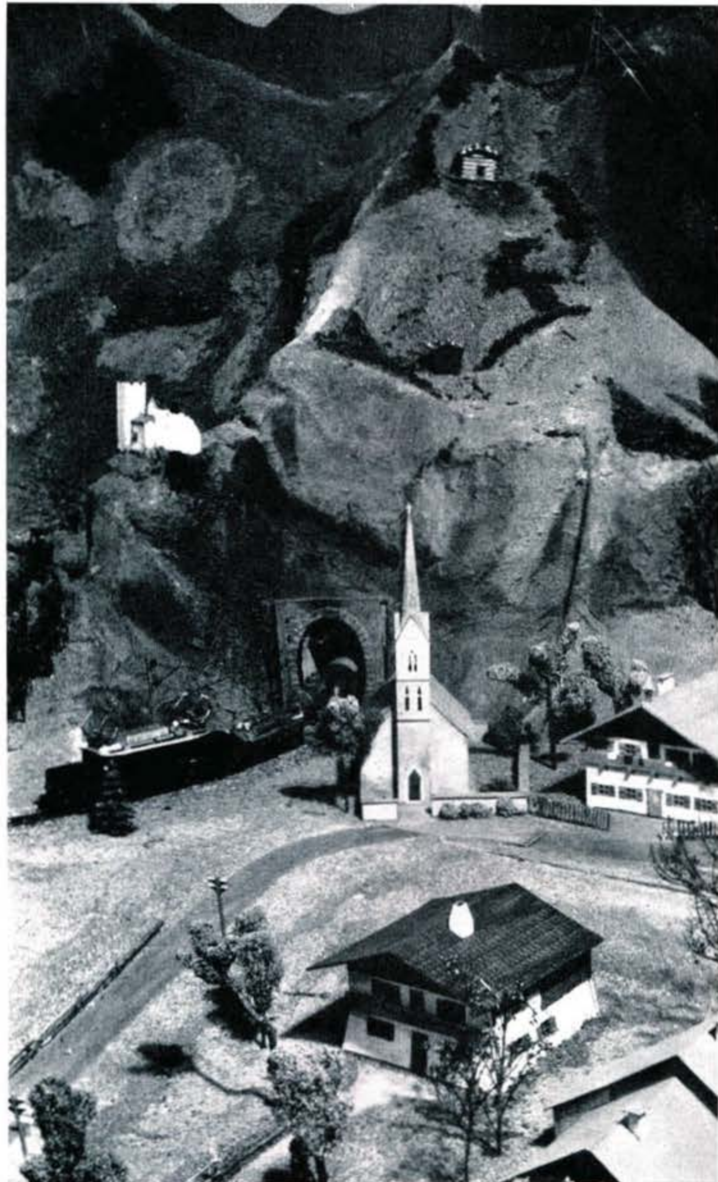
Bild 1
Karte der Sowjetunion mit den Neubaustrecken und Elektrifizierungsvorhaben.

Bild 2
Zuwachs der mit Dieselloks befahrenen Strecken.

Bild 3
Anteil der Diesel- und Elloks an der Gesamtzugbeförderung.



Salzburger MODELLBAHN – *Nockerln...*


1


2


3


4

... servieren wir Ihnen mit diesen Bildern. Mit einer 30 m² (3 × 10 m) großen Ausstellungsanlage in der Baugröße H0 erfreuen die Freunde vom Salzburger Eisenbahn-Modellbauklub alljährlich jung und alt.

Die Anlage trägt dem österreichischen Vorbild entsprechend Hochgebirgscharakter und weist daher schöne Landschaftsmotive auf.

Bild 1 Steil über der Bahnlinie erhebt sich die alte Burgruine „Schreckenstein".

Bild 2 Ein Schotterwerk an einer Nebenbahnstrecke gelegen.

Bild 3 Ausschnitt aus der Salzburger Modellbahnanlage. Die hintere Strecke führt über Viadukte kurven- und steigungsreich zum „Dachstein-Massiv".

Bild 4 Fast ausschließlich versehen schwere Elloks den Zugdienst bei dieser „Modellbahn-Verwaltung".

ANDERE LÄNDER – ANDERE MODELLEISENBAHNEN



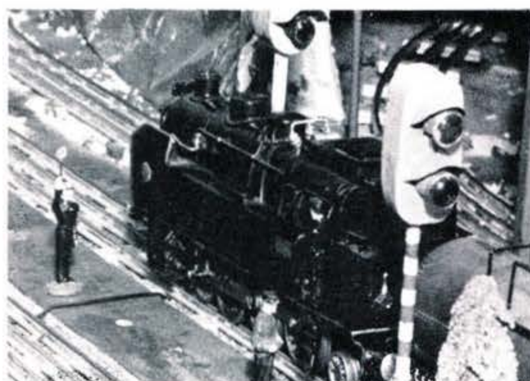
1

Vielleicht wird mancher sagen, es handle sich bei der Anlage, die wir hier im Bild zeigen, kaum um eine richtige Modelleisenbahn.

Und dennoch – strahlen nicht die Fotos eine große Liebe zur Eisenbahn aus? Es handelt sich um die Spur 0-Anlage des tschechoslowakischen Freundes M. Spiner aus Brünn.



2



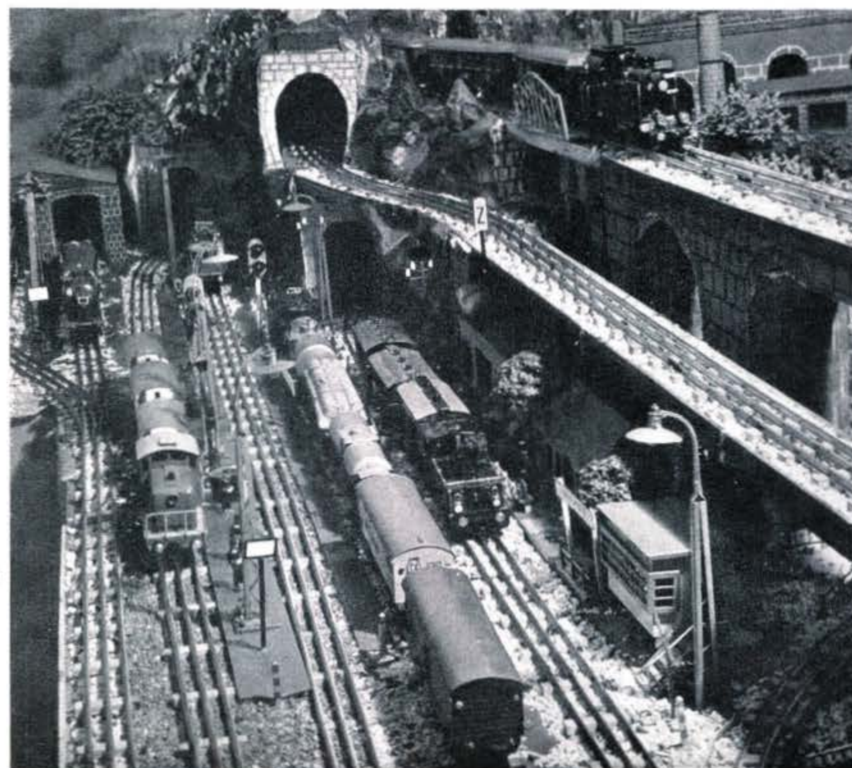
3

1 Triebfahrzeugparade (v. l. n. r.): Schnelltriebwagen „Merkur", zwei Lokomotiven der BR 354, Ellok Reihe Ec und Lokomotive der BR 310 der CSD.

2 Lok der Baureihe 354 der CSD beim Wassernehmen.

3 Abfahren! – Güterzug mit einer Lok der Baureihe 354.

4 Blick auf den Bahnhof.



4

Meine TT-Anlage

Als im vergangenen Herbst das erste TT-Gleismaterial im Handel erhältlich war, begann ich sofort meine seit einiger Zeit gehegten Pläne zum Aufbau einer Modelleisenbahnanlage in die Tat umzusetzen. Leider sah ich mich in meinen Erwartungen bezüglich der Auslieferung von weiterem Material enttäuscht, da bei uns außer Gleismaterial und einzelnen Güterwagen keine weiteren TT-Erzeugnisse bis kurz vor Weihnachten erhältlich waren. Inzwischen war der Aufbau meiner 0,85 × 1,15 m großen Anlage so weit gediehen, daß ich diese im Rahmen der ersten Ausstellung unserer Arbeitsgemeinschaft „Junge Modelleisenbahner" an der Schule mit hätte ausstellen können. Die Herstellung der Hochbauten im Maßstab 1 : 120 (wie Bahnhof Bergheim und die beiden Schrankenwärterhäuschen nach dem Vorbild der bekannten Auhagen-Bausätze sowie der verkleinerte Nachbau des Stellwerks „ES", veröffentlicht in Heft 9/56 als Bauplan, und eine Anzahl Siedlungshäuser nach eigenen Entwürfen) machten mir keine allzu großen Schwierigkeiten. Bei der Gestaltung meiner Anlage gaben mir verschiedene Artikel über Gleispläne und Landschaftsgestaltung in der Zeitschrift manch wertvolle Anregung und Hilfe. Auch die Herstellung der elektrisch betriebenen Schranken sowie der Selbstbau einiger Weichen in TT-Baugröße stellten noch kein unüberwindliches Hindernis für mich dar. Lediglich an die Selbstanfertigung einer Lok getraute ich mich nicht heran. Allein die Tatsache, daß mir auf meine ständigen Nachfragen nach einer TT-Lok überall negativer Bescheid zuteil wurde, ließ mich zu dem Entschluß kommen, es doch einmal mit dem Selbstbau zu versuchen. Ich muß vorausschicken, daß ich als Lehrer über keine speziellen handwerklichen Fertigkeiten verfüge und mir lediglich herkömmliche Werkzeuge zur Verfügung standen. Unter diesen Voraussetzungen, aber mit einer tüchtigen Portion Unternehmungsgeist ging ich an die Arbeit.



Bild 1 Teilansicht der 0,85×1,15 m großen TT-Anlage (im Aufbau).

Bild 2 TT-Triebwagen verläßt Bahnhof Bergheim in Richtung Wildbach.

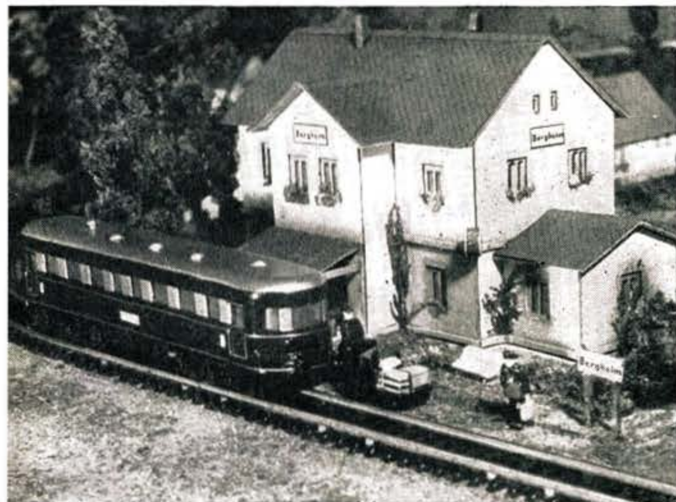


Bild 3 TT-Kö auf Rangierfahrt.



Für das Triebwerk wählte ich Manipermring, Anker und Bürstenbrücke der Piko-Lok Baureihe R 80. Der Manipermring wurde auf 22 mm Außendurchmesser an den Seiten abgefeilt. Den Anker veränderte ich durch Abfeilen der Lötfahnen am Kollektor so, daß er nun völlig in den Manipermring hineingeschoben werden konnte. Auch das auf der Ankerwelle sitzende Ritzel habe ich entfernt und durch Auflöten eines Messingröhrchens als Manschette und eines Stahlstiftes die Welle selbst um 20 mm verlängert. Eine Antriebsschnecke in den von mir benötigten Ausmaßen war im Handel nicht erhältlich. Auf ganz einfache — aber einwandfrei funktionierende — Weise habe ich ohne Drehbank eine solche angefertigt. Ausgeglühter 1 mm dicker Messingdraht wurde in dem Modul des Antriebsrades entsprechenden Windungen am Ende der Ankerwelle aufgelötet und mit einer Feile nachgearbeitet. Für den Zusammenbau des Motors fand ich eine ganz einfache Lösung, die sich in den über 60 Betriebsstunden meiner Kö und auch im Triebwagenmodell bestens bewährt hat: Ich leimte die Bürstenbrücke und die zur Führung der Ankerwelle dienende Pertinaxplatte mit Agol-Kleber auf den Manipermring beiderseitig auf. Der Fachmann wird vielleicht bedenklich den Kopf schütteln; aber ich darf versichern, die Methode hat sich bewährt! Der eigentliche Motor ist auf diese Weise ganze 15 mm lang geworden.

Den Drehgestellmotor für den Triebwagen fertigte ich in nahezu der gleichen Weise an. Lediglich durch die Tatsache, daß bei diesem die auf ihre urspüngliche Länge belassene Ankerwelle senkrecht steht, während sie in der Kö leicht nach vorn geneigt ist, unterscheiden sich die beiden Triebwerke. Die Drehgestellchassis für den Triebwagen habe ich aus Pertinax angefertigt und mit quer verlaufenden, eingelassenen Pertinaxstreifen durch Agol verbunden. Der Motor ist ebenfalls auf das Chassis aufgeleimt. Die stromabnehmenden Schleifkontakte habe ich mit ihren Lötfahnen an die beiden Seitenteile des Chassis genietet. Auch bei diesem Modell verwendete ich handelsübliche, ringisolierte Laufräder von 10 mm Laufkreisdurchmesser. Da mir die beim Bau der Kö gemachten Erfahrungen zugute kamen, benötigte ich nur etwa 40 Stunden Bauzeit.

R. Lemnitz, Bad Dürrenberg

HANS KÖHLER, Erfurt

Noch einmal Wendezüge

Еще раз: Поезд повёртывающий · Encore une fois: rames reversibles

Once more reversing trains

DK 688.727.823.29
DK 688.727.882.9

Im Heft 10/1957 veröffentlichte ich den Artikel „Wendezüge auf Modellbahnanlagen". Zu meiner Veröffentlichung erhielt ich viele Leserzuschriften. In den meisten, ganz besonders kraß, aber in einer Dresdener Einsendung erkenne ich die vorherrschende Meinung, daß sich mein Artikel auf „Errungenschaften der Deutschen Bundesbahn" stützte, „denn" — wie es in der einen Zuschrift fragend heißt — „wo gibt es bei uns solche Züge?"

Dazu möchte ich heute eine Erklärung geben.

Der Modelleisenbahner ist nicht nur ein „Nachahmer" des vorhandenen Vorbildes, sondern in manchem Falle auch schon der „Wegweiser" für das noch nicht vorhandene Vorbild gewesen. Die in meiner Abhandlung gezeigten Fahrzeuge sind, abgesehen von dem Gepäckwagen, Neubaufahrzeuge der Deutschen Reichsbahn. Der Gepäckwagen ist eine Vorkriegsproduktion. Der Einbau des Steuerabteils in dem Gepäckwagen ist nach der Ausführung des Vorkriegswendezuges dargestellt. Dagegen habe ich für den Einbau des Steuerabteils in dem Eilzugwagen die Einrichtung eines Bundesbahn-Steuerwagens zum Vorbild genommen. Dem Einbau des Steuerabteils in der Doppelstock-Einheit liegen eigene Gedanken zugrunde. Alle diese Fahrzeuge sind vorher in der Zeitschrift beschrieben und zum Teil als Bauanleitung den Lesern gezeigt worden. Es lag mir deshalb nahe, gerade diese Wagen zum Umbau vorzuschlagen. Der Modelleisenbahner hatte dadurch Gelegenheit, einen Steuerwagen modellmäßig und nicht vorbildwidrig auf seiner Anlage in Betrieb zu nehmen. Den Lesern, die glauben, daß Wendezüge erst unter der Leitung der westdeutschen Eisenbahn entstanden sind, möchte ich noch ein paar Worte zur Entwicklung des Wendezuges sagen.

Der erste Wendezug wurde im Sommer 1939 von der DR in Betrieb genommen (Bild 1). Dazu hatte man die Lok E 04 23 mit einer Fernsteuerung ausgerüstet, in vier Durchgangswagen Steuerleitungen verlegt und in dem Gepäckwagen ein Steuerabteil untergebracht. Der Zug war ursprünglich für den Fernverkehr vorgesehen. Während des Krieges war er auf der Strecke Nürnberg Hbf—Schwabach (15 km) im Vorortverkehr eingesetzt. Im Laufe der Kriegshandlungen ist der Zug schließlich in das Gebiet der DDR verschlagen worden.

Ebenfalls in die Zeit vor dem Kriege fallen die Versuche mit Wendezügen, die von Dampflokomotiven befördert werden. Die ersten Züge verkehrten auf der Strecke Lübeck—Hamburg.

Nach dem Kriege setzte die Deutsche Bundesbahn die Versuche mit allen Traktionsarten fort. Dieses geschah anfangs mit umgebauten Wagen der Regelausführung. Als man dann mit dem Neubau und generellen Umbau von Fahrzeugen begann, entwickelte man gleichzeitig einen Steuerwagen, der auch für Züge mit anderen Wagenarten verwendet wird (Bild 2).

In der DDR ist der Wendezugbetrieb 1957 auf der Strecke Halle—Leipzig Hbf aufgenommen worden. Der Zug wurde von einer Lok der Baureihe 65^{10} von Halle nach Leipzig geschoben und von Leipzig nach Halle gezogen. Er bestand aus den bewährten Mitteleinstiegwagen der Type E 5. 1958 wurde vom Raw Wittenberge eine Doppelstock-Einheit mit Steuerabteil ausgerüstet (Bild 3), die ebenfalls allen drei Betriebsarten dienen kann. Der Zug verkehrt gegenwärtig zwischen Halle und Merseburg und wird bis zur Elektrifizierung auf dieser Strecke von einer Dampflok gefahren. Weitere Züge stellt die Deutsche Reichsbahn im Raum Leipzig/Halle und anderen Großstädten im Laufe der nächsten Monate in Dienst. Sie werden ausschließlich dem Nahverkehr dienen.

Abschließend kann gesagt werden, daß der Wendezug vor dem Krieg hauptsächlich als Triebwagenersatz dem Fernverkehr dienen sollte. Der Ausdruck „Wendezug" hat sich übrigens erst später eingebürgert. Damals nannten Fachleute diese Zugart „Geschobenen Zug". Heute dient der Wendezug zum größten Teil nur noch dem Vorort- und Berufsverkehr.

Leute merkt: – ein Läutewerk!

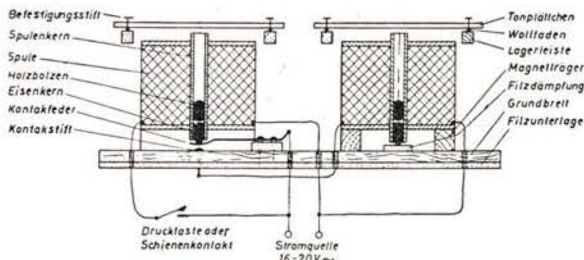
Ein Läutewerk ist was Schönes! Vorausgesetzt, daß es nicht das von einem Wecker oder einem Telefon ist. Das kann uns auf die Nerven gehen, aber nicht das Läutewerk auf unseren Anlagen mit dem vertrauten „Bim–Bam". Wir haben schon einige Möglichkeiten gezeigt, doch hatten sie meist den Nachteil, daß sie nicht in einem Häuschen untergebracht werden konnten, sondern unter der Platte. Das ist zwar bequem, aber wiederum nicht schön, weil man halt doch merkt, daß der Klang nicht „überirdisch" klingt, sondern unterirdisch.

Herr Jürgen Meyer aus Braunschweig hat nun vor einiger Zeit eine Möglichkeit ausgeknobelt, die das bisherige „Läutewerk im Keller" illusorisch macht.

„. . . Mein Läutewerk kann in zwei getrennten Innenräumen eines Gebäudes untergebracht werden. Der Aufbau geht aus der Zeichnung wohl eindeutig hervor. Durch einen kurzzeitigen Strom wird der Eisenkern der ersten Spule in den Magneten gerissen und etwa in der Mitte abgebremst, während der Holzbolzen noch etwas höher fliegt und an das Metallplättchen anschlägt. Beim Ausschalten des Stromes fällt der Eisenkern auf die Kontaktfeder und sorgt für den Kontakt für den zweiten Magneten. Die Länge des Holzbolzens richtet sich nach der Kraft des Magneten (er ist in der Zeichnung etwas reichlich kurz geraten) und ist eine Sache des Ausprobierens. Die richtige Biegung bzw. Federstärke der Kontaktfeder ist ebenfalls zu erproben, da der herabfallende Eisenkern die Kontaktfeder ja nur kurz herabdrücken darf und durch die Federkraft wieder abgehoben werden muß . . ." – Soweit Herr Meyer.

Und die Herstellung? – Ganz einfach.

Als Klangkörper verwenden Sie zwei Metallplatten eines Kinderglockenspiels oder auch zwei verschieden abgestimmte Schalen von Fahrradklingeln. Im ersteren Fall ruhen die Platten auf Wollfäden, im zweiten Fall müssen Sie ausprobieren, ob die Schalen fest oder locker anzuschrauben sind, um den charakteristischen Klang herauszubekommen. Gegebenenfalls mit einer kleinen Filzzwischenlage abdämpfen. Die Spulen bewickeln Sie am besten mit 0,2 mm Kupferdraht und zwar um einen Spulenkörper von 15 mm Ø und 15 mm Höhe (Kerndurchmesser 6 mm). Die Spannung, die nötig ist, um den Bolzen nicht zu stark gegen die Platten bumsen zu lassen, ist mit einem Regler auszuprobieren. Um Brumm-



geräusche zu vermeiden, verwende man Gleichstrom. Die Schaltung kann über eine Momentdrucktaste erfolgen oder aber über Schienenkontakte. Die erforderlichen Zuleitungen sind ebenfalls aus der Zeichnung ersichtlich. Wie bereits erwähnt, ist der springende Punkt der ganzen Angelegenheit die Kontaktfeder, und hier hilft nur ein bißchen Experimentieren, aber das ist ja gerade das, was Spaß macht.

Mit freundlicher Genehmigung auszugsweise entnommen aus der MIBA.

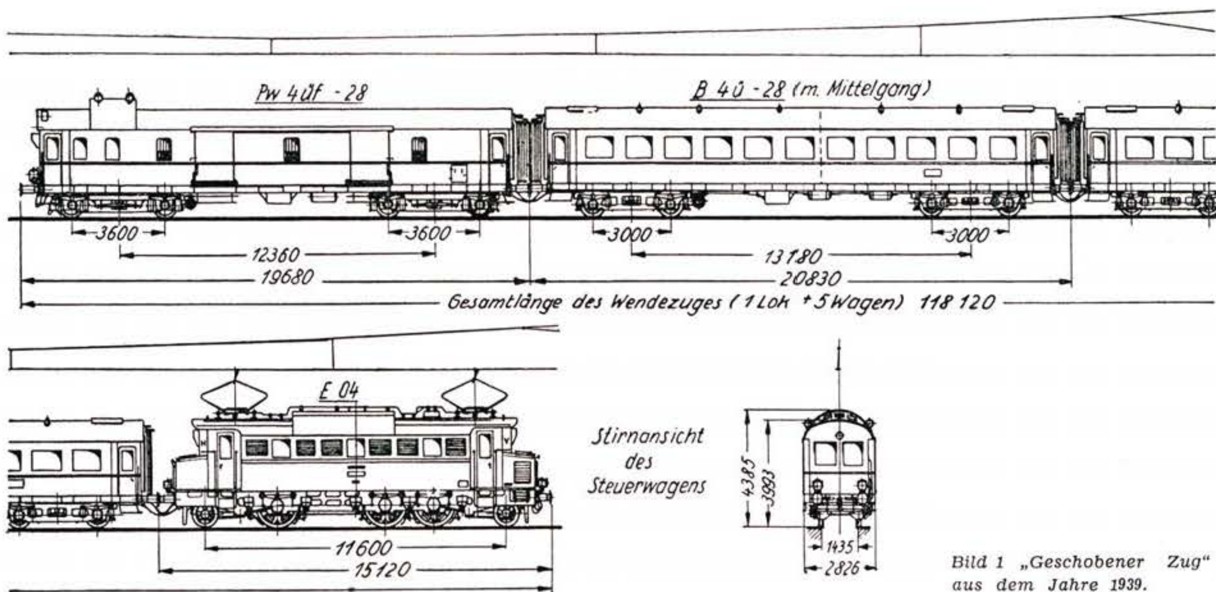


Bild 1 „Geschobener Zug" aus dem Jahre 1939.

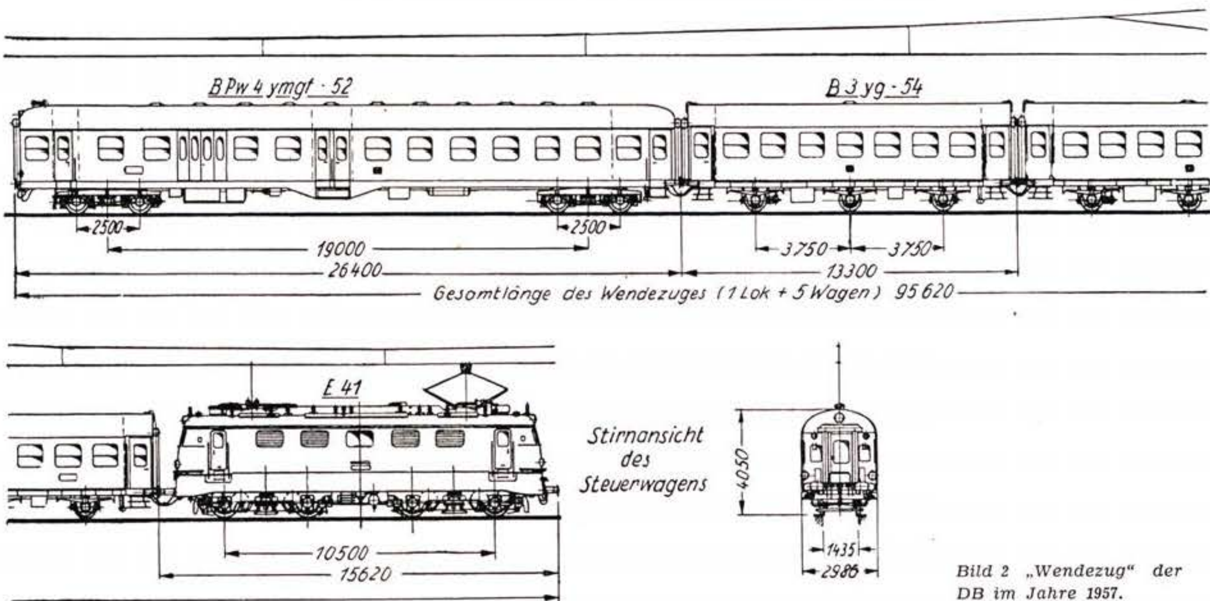


Bild 2 „Wendezug" der DB im Jahre 1957.

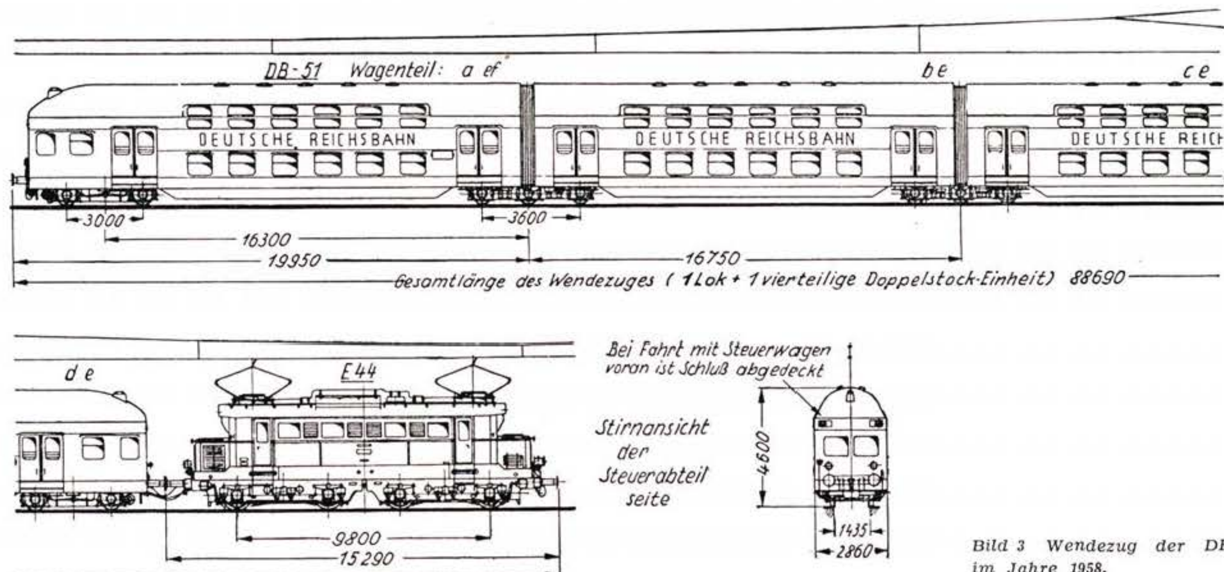


Bild 3 Wendezug der DR im Jahre 1958.



Foto G. Illner, Leipzig

BIST DU IM BILDE?

Aufgabe 59

Was kann das auf unserem Bild ersichtliche eigenartige Gerät an dem Wagen wohl sein und wozu mag es beim Vorbild dienen?

Lösung der Aufgabe 58 aus Heft 5/1959

Im Bilde zu unserer letzten Aufgabe sah man ein auf den Bahnanlagen der Deutschen Reichsbahn nicht gerade allzuoft anzutreffendes Signal und einen Zug der elektisch betriebenen Berliner S-Bahn. Beide stehen jedoch in keinem Zusammenhang, vielmehr handelt es sich bei dem gezeigten Signal um das Signal Sp 2 (früher Ts 2). Es hat folgende Bedeutung: „Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten." Das Signalbild zeigt eine quadratische, auf der Spitze stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand. Wenn die Weiterfahrt der zum Halten gekommenen Schiebelokomotive oder Sperrfahrt erfolgen soll, verwandelt sich das Signalbild derart, daß ein schwarzer nach rechts steigender Streifen in der Mitte auf Signal Sp 2 zusätzlich erscheint. In diesem Fall trägt es die Bezeichnung Sp 3 (früher Ts 3). Die Signale Sp 2 und Sp 3 stehen immer vor der Einfahrt in einen Bahnhof l i n k s vom Gleis, zu dem sie gehören. Nach rückwärts zeigt das Signal Sp 2 bei Tage zwei kleine weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Sternlichter waagerecht nebeneinander. Beim Signal Sp 3 kündigt jeweils nur eine weiße Scheibe bzw. ein mattweißes Sternlicht die Stellung des Signals nach rückwärts an.

Eine Beleuchtung dieser Signale erfolgt nur in den Fällen, in denen der Betrieb dies erfordert. Die Signale für Sperrfahrten und Schiebelokomotiven werden nur dort aufgestellt, wo regelmäßig diese Fahrten im Betrieb vorkommen und daher eine Sicherheit geboten erscheint.

Betr.: Doppelsonderheft „Für unser Lokarchiv"

Viele Besteller des Sonderheftes haben mit der Bestellung auch gleichzeitig verschiedene Fragen und Vorschläge an uns herangetragen. Leider ist es nicht möglich, alle diese Fragen brieflich zu beantworten. Da es sich jedoch im wesentlichen um solche Dinge handelt, die für alle Modelleisenbahner interessant sind, wollen wir die Beantwortung hier vornehmen.

Es wird der Wunsch vorgetragen, daß neben dem Sonderheft für Dampflokomotiven auch ein solches für Elloks und Dieselloks erscheinen möchte. Dieser Vorschlag ist von uns aufgegriffen worden. Wir werden versuchen, daß wir im nächsten Jahr ein solches Sonderheft herausgeben können. Bis dahin müssen wir aber noch um Geduld bitten.

Gelegentlich wird nach einem zweiten Sonderheft mit ausgewählten Aufsätzen aus dem Jahre 1953 gefragt. Hierzu müssen wir leider mitteilen, daß die Nachfrage doch nicht so groß ist, daß ein derartiger Nachdruck schon als gerechtfertigt erscheint. Ebenso verhält es sich mit dem Ringordner für die Beilage „Elektrotechnik für Modelleisenbahner". Die Bestellungen für solche Ringordner liegen so niedrig, daß es nicht möglich ist, sie für einen annehmbaren Preis herzustellen. Es bleibt also nur der Weg, handelsübliche Ringordner auf die entsprechende Größe zugeschnitten zu verwenden.

Das Doppelsonderheft „Für unser Lokarchiv" wird etwa Mitte bis Ende August erscheinen. Wir werden aber noch rechtzeitig darauf hinweisen.

Bestellungen für dieses Sonderheft nehmen wir noch entgegen!

Die Redaktion

„Der Modelleisenbahner" ist im Ausland erhältlich:

Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Dänemark:** Modelbane-Nyt; B. Palsdorf, Virum, Kongevejen 128; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34. Maiden Lane, London W. C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Libraire des Mèridiens, Kliencksieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris-VI; **Griechenland:** G. Mazarakis & Cie., 9, Rue Patission, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co, 2—4, Beulingsstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Departement, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Rumänische Volksrepublik:** Direction Generala a Postei si Difuzarii Presei Paltul Administrativ C. F. R., Bukarest; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co. – Büchersuchdienst, Predigergasse 7, Zürich I, und F. Naegeli-Henzi, Forchstraße 20, Zürich 32 (Postfach); **Tschechoslowakische Republik:** Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Stalinova 46; Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14; **UdSSR:** Zeitungen und Zeitschriften aus der Deutschen Demokratischen Republik können in der Sowjetunion bei städtischen Abteilungen „Sojuspechatj", Postämtern und Bezirkspoststellen abonniert werden; **Ungarische Volksrepublik:** „Kultura", P. O. B. 149, Budapest 62; **Volksrepublik Albanien:** Ndermarrja Shetnore Botimeve, Tirana; **Volksrepublik Bulgarien:** Direction R. E. P., Sofia, 11a, Rue Paris; **Volksrepublik China:** Guozi Shudian, Peking, 38, Suchou Hutung; **Volksrepublik Polen:** P. P. K. Ruch, Warzawa, Wilcza 46.

Deutsche Bundesrepublik: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und Redaktion „Der Modelleisenbahner", Berlin.

Für unser LOKARCHIV

GÜNTHER FIEBIG, Lutherstadt Wittenberg

Güterzuglokomotive der Baureihe E 50

Товарный электровоз, Серия Э 50 Герм. фед. жел. дор.

Goods train locomotive serie E 50 of DB

Locomotive marchandises série E 50 de la DB

DK 621.335.2

Im Ellok-Bauprogramm der westdeutschen Eisenbahn sind auch 41 Lokomotiven der Baureihe E 50 vorgesehen. Diese soll die Achsfolge Co'Co' erhalten und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h aufweisen. Dadurch wird die Baureihennummer E 50 zum zweiten Male besetzt. Die E 50 (alt) war erstmalig 1917 an die damalige preußische Staatsbahn geliefert worden (Achsfolge 2'D 1', max. Geschwindigkeit 90 km/h, Stundenleistung 2400 kW). Im Gegensatz zur E 94, die den schweren und mittelschweren Güterzugdienst verrichtet, ist die E 50 (neu) nur für den schweren Güterzugdienst vorgesehen. Sie soll Anhängelasten von 1600 bis 2300 t im Geschwindigkeitsbereich von 65 bis 100 km/h befördern. In den neu zu elektrifizierenden Strecken der Bundesbahn sind nur Steigungen von etwa 5 ‰ vorherrschend, auf denen die vorgesehenen Zuglasten von 1600 t mit 75 km/h statt bisher 65 km/h gezogen werden sollen. Grundsätzlich angestrebt beim Bau der E 50 wurde die Verwendung einheitlicher Bauteile, wie sie auch bei den anderen Neubaureihen verwandt werden. Dabei sollte aber die Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden, d. h., daß die Herstellungskosten sowie die spätere Unterhaltung durch die Verwendung einheitlicher Bauteile im richtigen Verhältnis zum erzielten Nutzen stehen. Erreicht wurde ein Anteil von 35 % des Beschaffungswertes an einheitlichen Bauteilen. Gründe dafür sind die geringere Leistung je Treibachse gegenüber der E 10¹/E 40, die dadurch geringere motorische Leistung und der relativ geringere Radstand.

Die E 50 unterscheidet sich im wesentlichen von der E 10¹/E 40 durch andere Konstruktionen in folgenden Teilen:

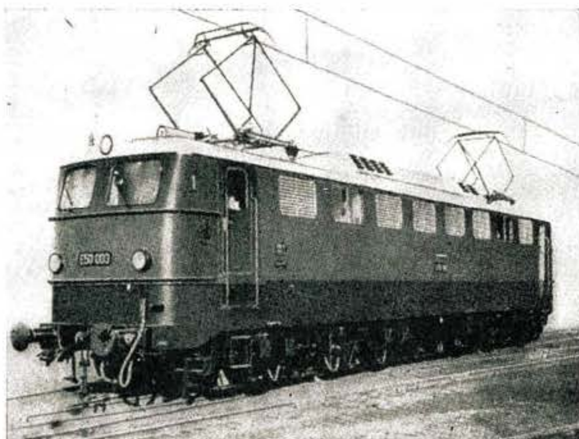
1. In der elektrischen Ausrüstung: Es wurden die Fahrmotoren, die dazugehörigen Fremdlüfter, der Haupttrafo, der Ölkühler und die elektrische Widerstandsbremse auf das Programm abgestimmt.
2. Beim Antrieb: Nur bei fünf Lokomotiven wurde der Gummiringfederantrieb eingebaut, allerdings unterschiedlich in den Zahnkränzen und Ritzeln. Die anderen 36 Lokomotiven erhielten Tatzlagerantrieb.
3. Im Fahrzeugteil: Die Brücke, der Kastenaufbau, die Drehgestelle mit Querkupplung, Bremszylinder und -gestänge entsprechen der sechsachsigen Achsfolge.

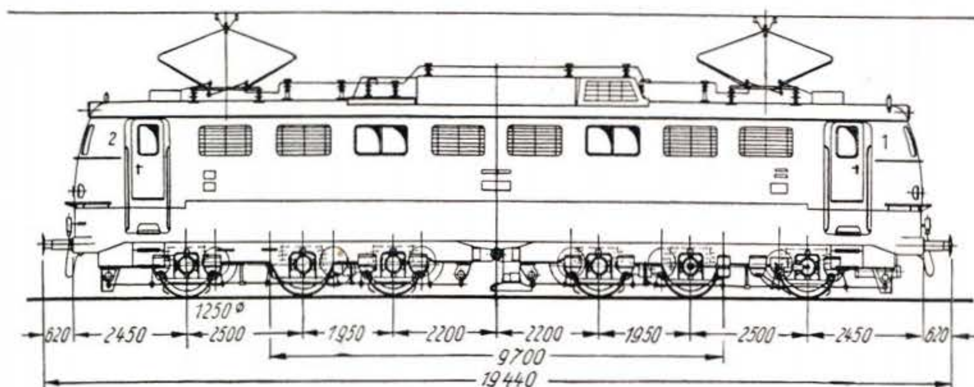
Grundsätzlicher Aufbau

Bei den Vorbetrachtungen wurden Versuche angestellt, ob die Achsfolge Bo'Bo'Bo' entweder mit geteilter Brücke oder mit durchgehendem Rahmen vorteilhafter als die Achsfolge Co'Co' sei. Die Entscheidung fiel zugunsten der letzteren aus und entsprach somit den deutschen Gleisverhältnissen und den guten Erfahrungen, die man mit den Elloks der Baureihen E 94 und E 93 gemacht hatte. Die E 50 ist die in der Adhäsion am meisten beanspruchte Ellok des neuen Typenprogramms. Die zulässige Grenze der Zughakenbeanspruchung ist fast erreicht. Deshalb blieb man bei der E 50 bei der klassischen Drehzapfenanordnung (Drehzapfenhöhe über Schienenoberkante: 600 mm, bei der Co'Co'-Ellok Baureihe 1010 der ÖBB nur 255 mm). Die Drehgestelle wurden mit einer Querkupplung versehen, die auch vertikale Kräfte übertragen kann. Es wurden weitgehend Silentblocks verwandt. Der Drehzapfen ist im Interesse einer unkomplizierten Bauweise unsymmetrisch angeordnet. Um die Laufruhe zu verbessern, wurde er auf die Außenseite gebracht. An die Genauigkeit bei der Konstruktion und Fertigung der Achslager, der Achslagerführungen, der Drehzapfen und der Drehzapfenrückstellung wurden große Anforderungen gestellt. Die gefederten Brückenstützen sind seitlich angeordnet und haben waagerechte Gleitflächen.

Die beherrschenden Faktoren beim Aufbau der Maschinenräume sind die Aufstellung des Haupttransformators und der Lüfteranlagen. Die E 50 besitzt einen Doppeltransformator für Hochspannungssteuerung mit einer Dauerleistung von 4900 kVA. Er wiegt 16,1 t. Bei den Lüfteranlagen lassen sich durch günstig geführte Luftkanäle Stromeinsparungen von 1,5 bis 2 % erreichen. Die E 50 hat sechs Schleuderlüfter mit rückwärts geführten Schaufeln. Sie sind unmittelbar über den Fahrmotoren angebracht. Die Luft für die Lüfter

Elektrische Güterzuglokomotive der Baureihe E 50. *Werkfoto*





Maßskizze der Baureihe E 50

und für den Ölkühler des Haupttrafos wird durch die Dachhaube angesaugt. Beim Bau der Kopfstücke mit den Führerhäusern wurden weitgehend die Bauteile der E 10 001 übernommen. Wie diese und auch wie die anderen drei neuen Lokgattungen besitzt die E 50 nur zwei Stirnwandfenster, deren Abmessungen in einem guten Verhältnis zur gesamten Stirnansicht stehen. Als Steuerung findet die Servo-Steuerung Anwendung, ein Übergang auf Handbetrieb ist möglich.

Bei der Konstruktion der Bremse wurden keine neuen Wege beschritten, sondern alte bewährte Konstruktionsformen wurden verbessert und vervollkommnet. Es wurden die Räder zweiseitig abgebremst, wie auch bei den anderen drei neuen Gattungen; die E 94 ist dagegen nur einseitig abgebremst. Das Bremsgestänge wurde vereinfacht und leichter zugänglich gemacht. Um aber den Verschleiß der Bremsklötze und der Radreifen herabzusetzen und den für elektrische Triebfahrzeuge so schädlichen Bremsstaub zu vermindern, erhielt die E 50 ebenfalls die elektrische Widerstandsbremse. Sie ist gleichstromerregt und ihre Leistung beträgt 1200 kW. Damit ist es möglich, einen Güterzug von etwa 1300 t in einer Neigung von 10 ‰ bei 50 km/h mit der elektrischen Bremse zu halten. Dadurch ist die elektrische Bremse der E 50 eine Gefällebremse. Sie dient aber gleichzeitig als Verzögerungsbremse und wirkt über einen Geschwindigkeitsbereich von 25 bis 100 km/h, darunter wirkt nur die Klotzbremse. Im Regelfall bedient der Lokführer nur das Führerbremsventil der Luftdruckbremse, das mit dem Regelorgan der elektrischen Bremse gekuppelt ist. Soll nur die Lok gebremst werden, der Zug aber ungebremst bleiben, wird vom Lokführer der elektrische Zusatzbremshebel betätigt.

Die E 50 wurde im Fahrzeugteil von Krupp, im elektrischen Teil von der AEG entwickelt. Die Lokomotive ist im alten gewohnten Farbanstrich, nämlich grün bei schwärzem Rahmen, gehalten. Die Maschinen der Baureihe E 50 sind in gleichen Teilen im Bw Würzburg und beim Bw Aschaffenburg stationiert. Die E 50 012, 014, 017 und 019 sind auf der Rampe Laufach—Haigenbrücken als Schiebelokomotiven eingesetzt und deshalb mit UKW-Funksprechanlage ausgerüstet. Sie befördern dort Güterzüge mit 1600 t mit 75 bis 80 km/h, während bisher bei Einsatz einer Dampflokomotive der BR 44 als Zuglok und zwei Schiebelokomotiven der BR 94 und 95 diese Züge nur mit etwa 15 km/h befördert werden konnten. Zur Zeit werden alle Personen- und fast alle Schnell- und Eilzüge zwischen Frankfurt/Main und Würzburg mit der E 50 gefahren, da noch nicht genügend E 10^1-Lokomotiven vorhanden sind. Für die Zukunft aber, so kann wohl angenommen werden, ist die E 50 für den Einsatz im Ruhrgebiet vorgesehen.

Literatur:

„Elektrische Bahnen" u. AEG-Druckschrift.

Technische Daten der E 50 (mit Tatzenlagerantrieb):

Fahrleitungsspannung	15 kV
Periodenzahl	$16\frac{2}{3}$ Hz
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Treibraddurchmesser	1 250 mm
Reibungsgewicht	125 t
Gewicht des Fahrzeugteiles	68 t
Gewicht des elektrischen Teils	57 t
Anzahl der Fahrmotoren	6
Anzahl der Fahrstufen	28
Stundenleistung nach VDE 0535 entspr. 90 % der Nennsekundärspannung des Haupttrafos	4 500 kW
bei	79 km/h
und einer Zugkraft von	21 000 kg
Dauerleistung nach obigen Angaben	4 410 kW
bei	80 km/h
und einer Zugkraft von	20 200 kg
Größte Anfahrzugkraft	52 800 kg
Getriebeübersetzung	1 : 3,727
Dauerleistung der elektrischen Widerstandsbremse	1 200 kW

Nicht mehr namenlos

Die Erbauer und Besitzer der schönen Modellbahnanlage, die wir auf den Seiten 95 und 121 dieses Jahrganges zeigten, haben sich nunmehr bei uns gemeldet. Es handelt sich um die Arbeitsgemeinschaft an der Oberschule in Arnstadt/Thür. unter Leitung von Herrn Frithjof Thiele.

Wir bitten hiermit nochmals alle Leser, bei Bildeinsendungen auf der Rückseite die Anschrift anzugeben.

Wer weiß Rat?

Oft treten an den Modelleisenbahner beim Basteln Fragen heran, die der einzelne nicht zu lösen imstande ist. Es kann durchaus sein, daß hierbei Probleme auftauchen, die für unsere Leser von allgemeinem Interesse sind. Wir beabsichtigen daher, unter der Überschrift „Wer weiß Rat?" in Zukunft solche Fragen zu veröffentlichen, wobei wir damit rechnen, daß entsprechende Antworten und Vorschläge aus dem Leserkreis bei uns eingehen werden. Wir wollen dann die besten Antworten in dieser Rubrik veröffentlichen und glauben, gleichzeitig auch eine Reihe von Anregungen für unsere Rubrik „Werkstatt-Tips" zu erhalten. Alle Einsendungen, gleich ob Frage oder Antwort, bitten wir mit dem Kennwort „Wer weiß Rat?" zu versehen. Es wird uns jedoch kaum möglich sein, jedem Einsender einzeln zu antworten, wofür wir um Verständnis bitten. Wer also glaubt, eine wirklich allgemein interessierende Frage zu haben, der richte sie an uns. Und nun — wer stellt die erste Frage?

Die Redaktion

Ing. EBERHARD LEUPOLD, Berlin

Bauplan für einen H0-Doppelstockgliederzug (Teil 1)

Руководство для конструкций двухэтажного пассажирского поезда в масштабе HO

Building plan for HO double deck articulated train

Plan de construction en HO pour un train articulé à Impériale

DK 688.727.823.2

Sicher hat jeder Modelleisenbahner schon einmal auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn einen Doppelstockzug gesehen. Diese Züge, die hauptsächlich für den Berufsverkehr gedacht sind, erfreuen sich bei den Werktätigen großer Beliebtheit. Eine Beschreibung mit Bauanleitung für einen vierteiligen Doppelstockzug wurde bereits in dieser Zeitschrift veröffentlicht[1]) so daß hier nur noch kurz darauf eingegangen wird.

Bei der Entwicklung des Doppelstockzuges ging man von dem Gedanken aus, gegenüber der herkömmlichen Reisezugwagen bei gleicher Zuglänge mehr Personen zu befördern und das Eigengewicht des Zuges zu senken. Der vierteilige Doppelstockzug hat eine Gesamtlänge von 73,4 m, ein Eigengewicht von 145 t und bietet 436 Personen einen Sitzplatz. Das Sitzplatzgewicht (Eigengewicht geteilt durch Anzahl der Sitzplätze) beträgt somit rund 330 kg, bei einem D-Zugwagen der Vorkriegsbauart dagegen etwa 600 kg.

Die Entwicklungsingenieure unserer Waggonbauindustrie und der Deutschen Reichsbahn waren aber mit den Ergebnissen nicht zufrieden und suchten nach einem Weg, das Sitzplatzgewicht noch mehr zu senken und dabei gleichzeitig die Zahl der Sitzplätze gegenüber dem Doppelstockzug zu erhöhen. Das Ergebnis war der Doppelstockgliederzug (Bild 1). Der fünfteilige Doppelstockgliederzug (Halbzug) besteht aus zwei Endwagen und drei Mittelwagen, die durch vier Zwischenglieder miteinander verbunden sind. Die Zwischenglieder dienen als Einstiegräume und tragen die End- bzw. Mittelwagen, so daß der Zug gliederartig verbunden ist. Die Drehgestelle sind achshalterlos, also ebenfalls eine Neukonstruktion. Ein Halbzug hat eine Länge über Puffer von 104 m, ein Leergewicht von 125 t und 640 schaumgummigepolsterte Sitzplätze. Das Sitzplatzgewicht beträgt somit 202 kg. Ein Vollzug (11teilig) setzt sich aus zwei Halbzügen und einem neuentwickelten Büffetwagen in der Reihenfolge Halbzug—Büffetwagen—Halbzug zusammen. Jedoch kann der Zug auch als Halbzug mit oder ohne Büffetwagen eingesetzt werden. Aus Anlaß des V. Parteitages der SED verpflichteten sich die Jungeisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik, die Mittel zum Ankauf eines 11teiligen Doppelstockgliederzuges aufzubringen. Diesem Zug gaben sie den Namen „Expreß Junger Sozialisten".

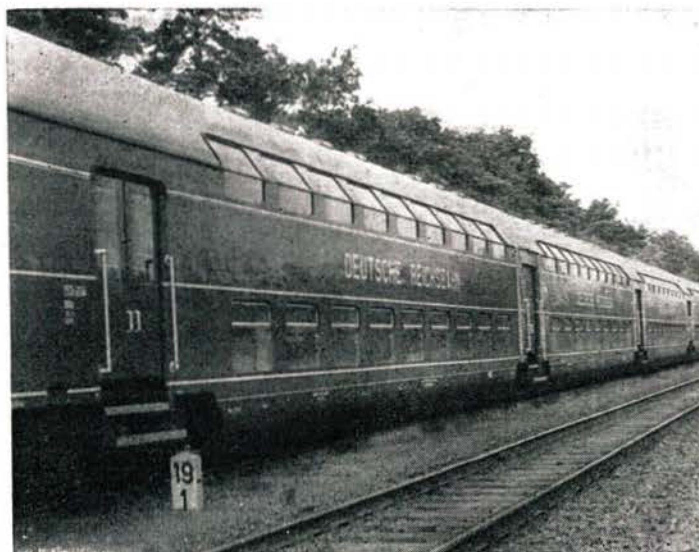
Der nachfolgende Bauplan soll dazu beitragen, daß auch auf den Anlagen der Modelleisenbahner ein Doppelstockgliederzug bzw. ein „Expreß Junger Sozialisten" rollt.

Bauanleitung:

Bevor mit dem Bau des Zuges begonnen wird, müssen wir uns über seine Länge im klaren sein. Eine fünfteilige Zugeinheit hat im Maßstab 1 : 87 eine Länge von 1212 mm. Wer die dazu notwendige Bahnsteiglänge nicht zur Verfügung hat, kann auch eine vierteilige Zugeinheit (985 mm lang) verkehren lassen. Diese Zusammenstellung kommt aber praktisch nicht vor. Eine weitere Einschränkung muß dahingehend gemacht werden, daß zum sicheren Betrieb ein Kurvenradius von mindestens 500 mm vorhanden sein muß. Haben wir uns zu dem Bau des Zuges entschlossen, werden die Stückliste und die Zeichnungen studiert. Soweit nicht besonders angegeben, ist Weißblech oder Messingblech von 0,3 bis 0,5 mm Dicke zu verwenden. Als erstes werden die Boden- und Zwischenbodenteile (Teile 1, 1 a, 1 b, 2 und 2 a) ausgeschnitten und nach Lehre II a gebogen. Die Teile 1 und 2 werden nach Zeichnung gebohrt, die Teile 1 a, 1 b und 2 a nach den Teilen 1 und 2. Danach schrauben wir die Bodenwinkel mit den Bodenblechen und die Zwischenbodenwinkel mit den Zwischenbodenblechen zusammen und löten beide Bodenteile aufeinander, nachdem zuvor die Drehzapfen (Teil 4) eingelötet und die Muttern (Teil 3 a) aufgelötet wurden. Die Lötstellen sind den Schnittzeichnungen A und B zu entnehmen. Um spätere Verwechslungen beim Zusammenbau zu vermeiden, kennzeichnen wir alle Teile durch Schlagzahlen oder Körnerschläge. Dann werden die Toilettenböden (Teil 5) ausgeschnitten, gebogen, verlötet und an die Bodenwinkel angelötet. Bild 2 zeigt die Boden- und Zwischenbodenteile mit Toilettenböden.

Die nächste Arbeit ist das Anfertigen der Drehgestelle und zwar Teil 6 für Zwischenteil und Teil 7 für Endwagen. Diese Arbeit ist zwar etwas langwierig, aber das fast vorbildgetreue Aussehen und die guten Laufeigenschaften durch die Spitzenlagerung der Achsen entschädigen uns für die aufgewandte Mühe. Die Teile 6 und 7 werden aus 0,5 mm starkem Blech ausgeschnitten, gebohrt und gebogen. Von den beiden Endwagendrehgestellen wird nur eines mit Löchern für die Auflagenieten versehen. Die Achs- und Wiegefedern (Teile 8 und 9) fertigen wir derart an, daß ein Kupferdraht von 1 mm Ø auf einen Draht oder einen Nagel von 2 mm Durchmesser zu einer Spirale gewickelt wird. Von

Bild 1 Doppelstockgliederzug der DR.
Foto: Bildstelle der DR



[1]) Der Modelleisenbahner Heft 7/1953.

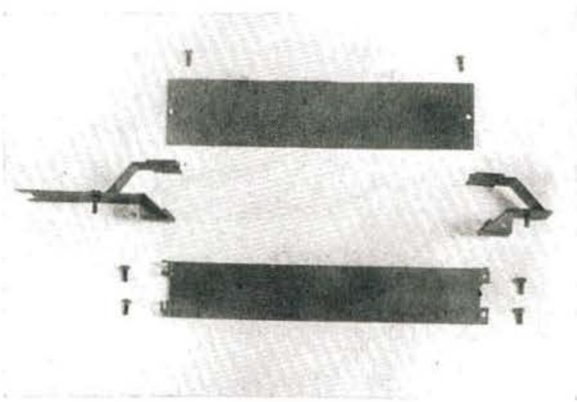


Bild 2 Boden- und Zwischenbodenteile.
Fotos: Bildstelle des TZA

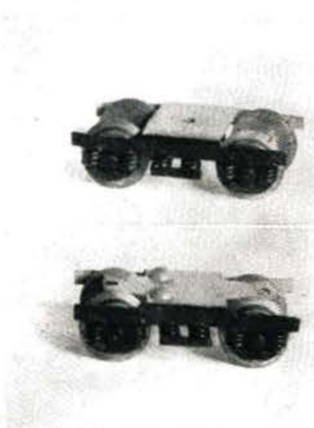


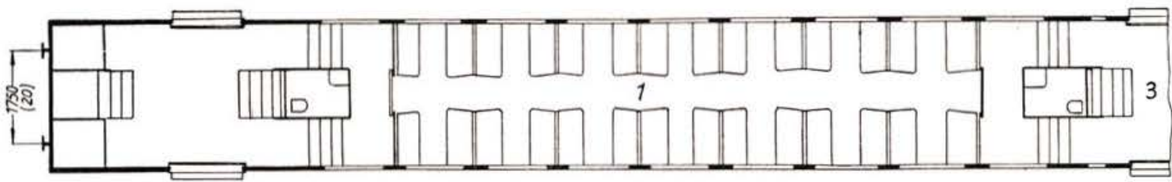
Bild 3 Drehgestelle.

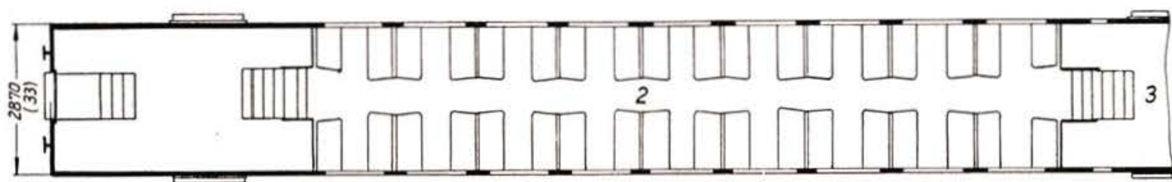
dieser Spirale sind dann Enden von jeweils drei bzw. zwei Windungen abzuschneiden. Die Teile 10 und 10 a werden von einem Blechstreifen abgeschnitten, Teil 10 außerdem nach Zeichnung gebogen. Die Achsbuchsen Teil 11 werden, wenn keine andere Möglichkeit besteht, von einem Eisendraht oder einem Nagel von 4 mm Durchmesser abgeschnitten, nachdem zuvor die Schräge von 45° angefeilt wurde. Die Spitzenlagerung des Radsatzes erreichen wir durch einen Körnerschlag in die Achsbuchse. Haben wir alle Teile in der entsprechenden Anzahl angefertigt, beginnt der Zusammenbau der Drehgestelle nach der Ansichtszeichnung auf Zeichnung 46.29 Blatt 3. Zuerst werden die Teile 8 auf die langen Zapfen, die Teile 10 zwischen Zapfen und Achsfeder und die Teile 9 auf die kurzen Zapfen der Teile 6 bzw. 7 gesteckt und verlötet. Die Achsfedern sind dann innerhalb des Drehgestells bis auf die Zapfen abzufeilen. Dadurch wird das Drehgestell sehr schmal gehalten. Anschließend werden die Achsbuchsen (Teil 11) und die Stege der Wiegefedern (Teil 10 a) angelötet, die Achsstege (Teil 10) schräg gefeilt und die Achsen eingesetzt. Die Auflagenieten werden vorerst nur eingesteckt, aber nicht vernietet. Die beiden Drehgestelle zeigt Bild 3. Jetzt können wir eine erste Probefahrt, allerdings nur mit den Boden- und Zwischenbodenteilen, unternehmen. Der Zug ist so zusammenzustellen, daß jeder Wagen mit einer Seite auf den Auflagenieten und mit der anderen Seite auf dem Drehzapfen aufliegt. Unterschiedliche Auflagehöhen werden am Drehzapfen durch Unterlegscheiben ausgeglichen.

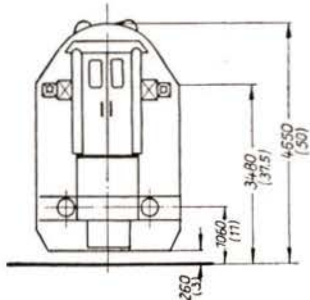
Fortsetzung Heft 7

Stückliste zum fünfteiligen Doppelstockgliederzug

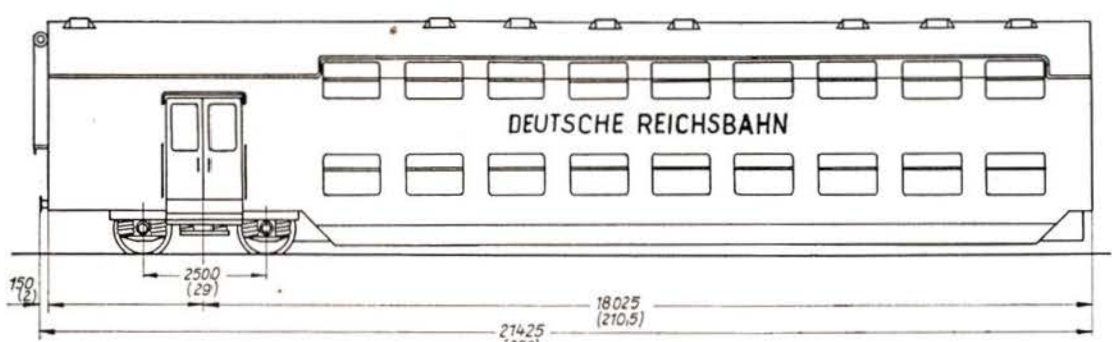
Lfd. Nr.	Benennung	Stück	Werkstoff	Rohmaße
1	Bodenblech	5	Blech	164×27
1a	langer Bodenwinkel (nur für Endwagen)	2	Blech	79×32
1b	kurzer Bodenwinkel	8	Blech	39×32
2	Zwischenbodenblech	5	Blech	154×31
2a	Zwischenboden-winkel	10	Blech	45×32
3	Zylinderkopfschraube	30		M 2×5
3a	Mutter	30		M 2
4	Drehzapfen	10		M 2×6
4a	Mutter	6		M 2
4b	Unterlegscheiben	nach Bedarf		2×4×1
5	Toilettenboden	10	Blech	29×23
6	Drehgestell für Zwischenteil	4	Blech	45×40×0,5
7	Drehgestell für Endwagen	2	Blech	45×40×0,5
8	Achsfeder	48	Kupferdraht	1 ∅
9	Wiegefeder	24	Kupferdraht	1 ∅
10	Steg für Achsfeder	24	Blech	15×1,5
10a	Steg für Wiegefeder	12	Blech	11×1,5
11	Achsbuchse	24	Messing oder Stahl	3×4 ∅
12	Radsatz (spitzengelagert)	12		handelsüblich
13	Auflageniet	10	Stahl oder Alu	2×5 Rundkopf
14	li. Seitenwand Endwagen	2	Blech	248×37
15	re. Seitenwand Endwagen	2	Blech	248×37
16	li. Seitenwand Mittelwagen	3	Blech	192×37
17	re. Seitenwand Mittelwagen	3	Blech	192×37
18	Seitentür	12	Blech	24×22
19	Türgriff	28	Kupferdraht	3×0,5 ∅
20	Haltestange	24	Kupferdraht	12×0,5 ∅
21	oberes Trittbrett	12	Blech	22×4
22	unteres Trittbrett	12	Blech	24×2
23	Trittbrettstrebe	24	Kupferdraht	8×0,5 ∅
24	Fenstersteg	20	Blech	170×0,8
25	Fensterhalter	94	Blech	16×1,5
26	Dach für Endwagen	2	Blech	248×43
27	Dach für Mittelwagen	3	Blech	192×43
28	Entlüfter	72	Kupferdraht	7×3 ∅
29	Stirnwand	2	Blech	47,5×32
30	Stirnwandtür	2	Blech	39×22
31	Stirnwandtritt	2	Blech	12×4
32	Gummiwulst	2	Ventilgummi	
33	Schlußscheiben-klappen	4	Blech	7×3
34	Begrenzungswinkel für Schlußscheiben-klappen	4	Blech	5×4
35	Puffer	4		handelsüblich
36	Kupplung	2		handelsüblich
37	Zylinderkopf-schraube	2		M 1,4×6
38	Mutter	2		M 1,4
39	Geradehalterfeder	2	Federdraht	33×0,2 ∅
40	Gehäuse für Zwischenteil	4	Blech	103×27
41	Boden für Zwischenteil	4	Blech	31×16
42	Wagenübergang	4	Gummi	102×45
43	Regenrinne Endwagen	4	Kupferdraht	0,2 ∅
44	Regenrinne Mittelwagen	6	Kupferdraht	0,2 ∅
45	Regenrinne Zwischenteil	8	Kupferdraht	0,2 ∅
46	Regenrinne Seitentür	20	Kupferdraht	0,2 ∅
	Lehre I zum Prüfen der Teile 26, 27 u. 40	1	Blech	40×32,5×0,8
	Lehre II zum Prüfen der Teile 1a, 1b, 2a; 14 bis 17	1	Blech	70×18×0,8

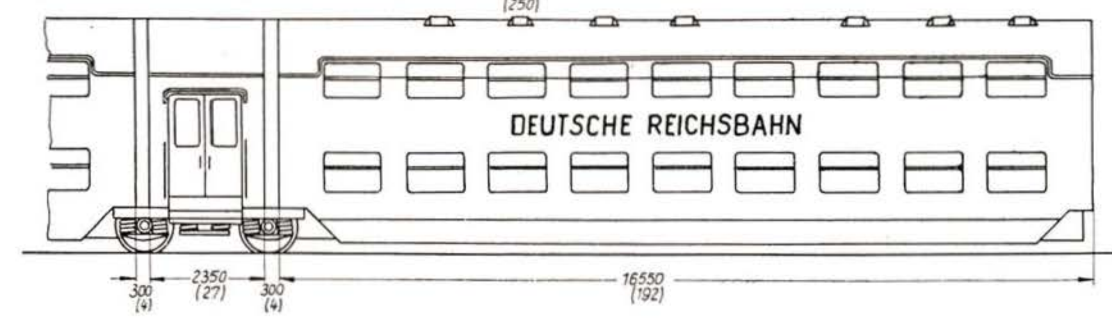






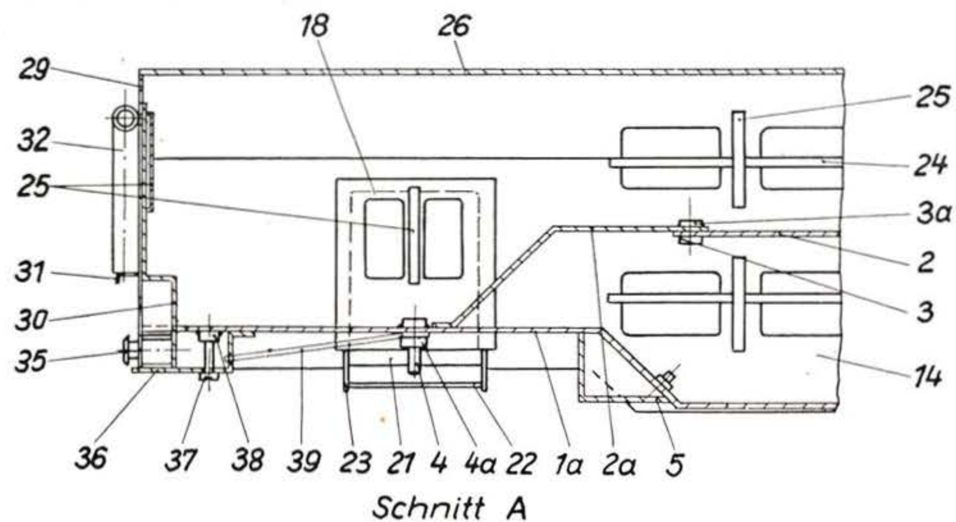
1 Unterstock
2 Oberstock
3 Zwischenstock



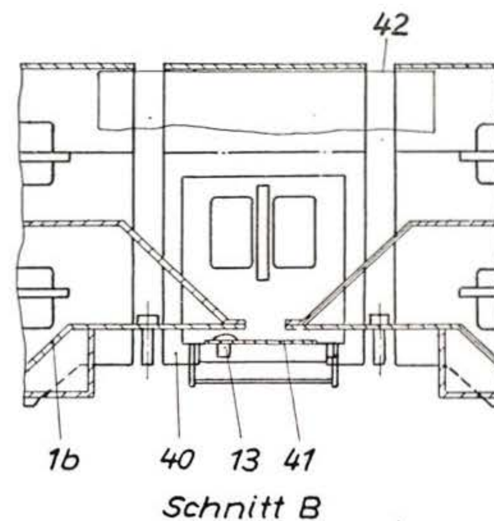


Klammermaße gelten für die Nenngröße **H0** (1:87)

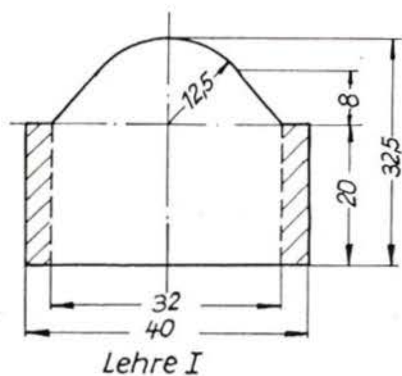
1959	Datum	Name	Ing. Eberhard Leupold Ludwigsfelde / Zossen E. Thälmann Str. 58
Gezeichn.	24.1.	Krause	
Geprüft	24.1.	Krause	
	Doppelstockgliederzug Ansichten		Zeichngs.-Nr 46.29 Bl 1u.2



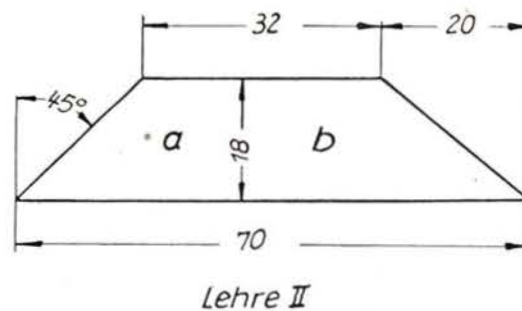
Schnitt A



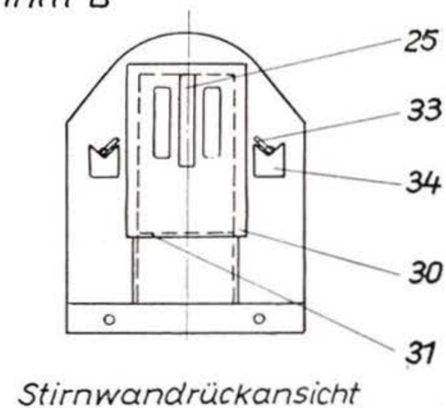
Schnitt B



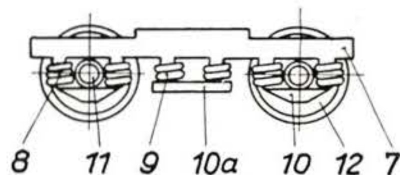
Lehre I



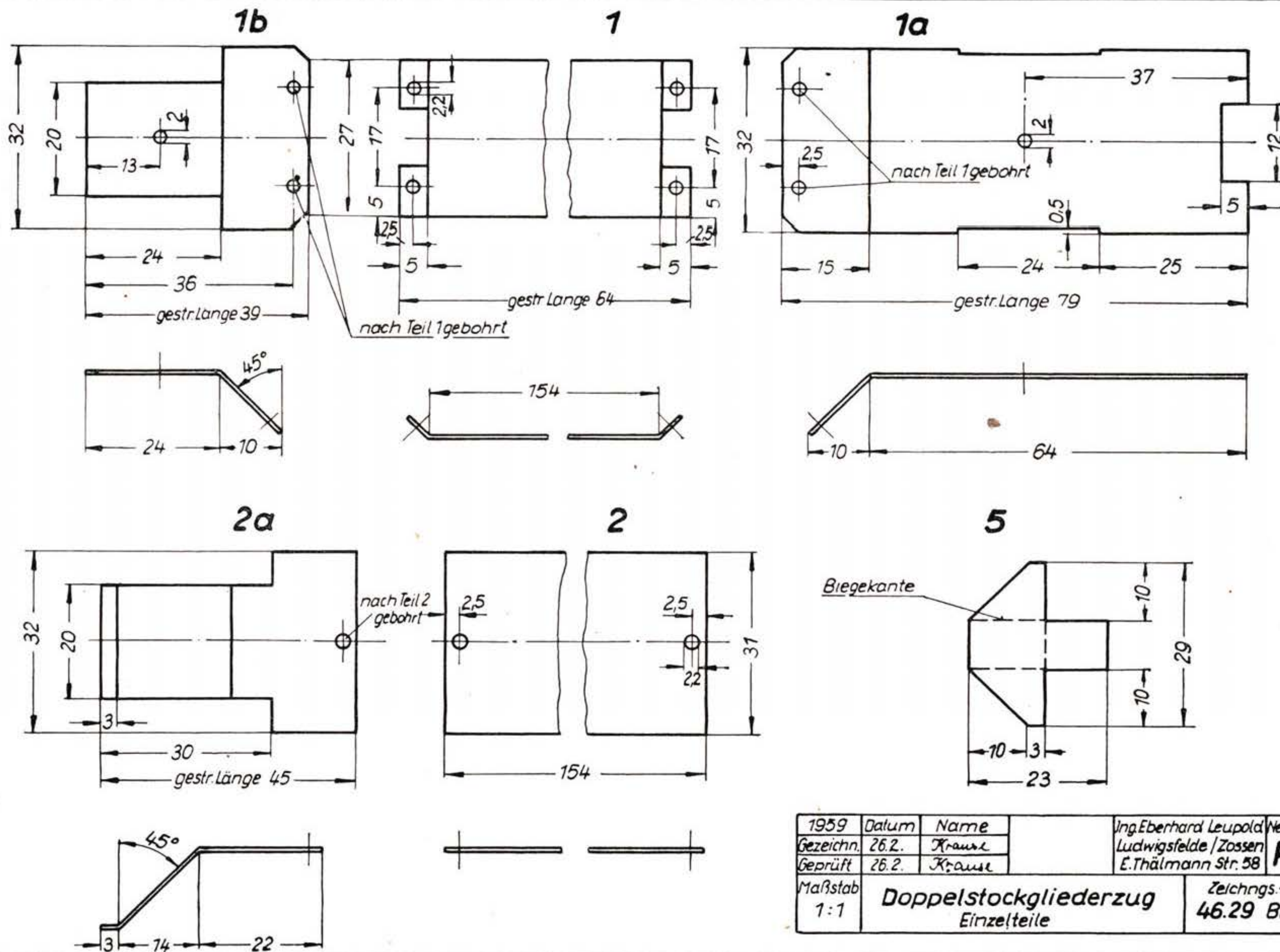
Lehre II

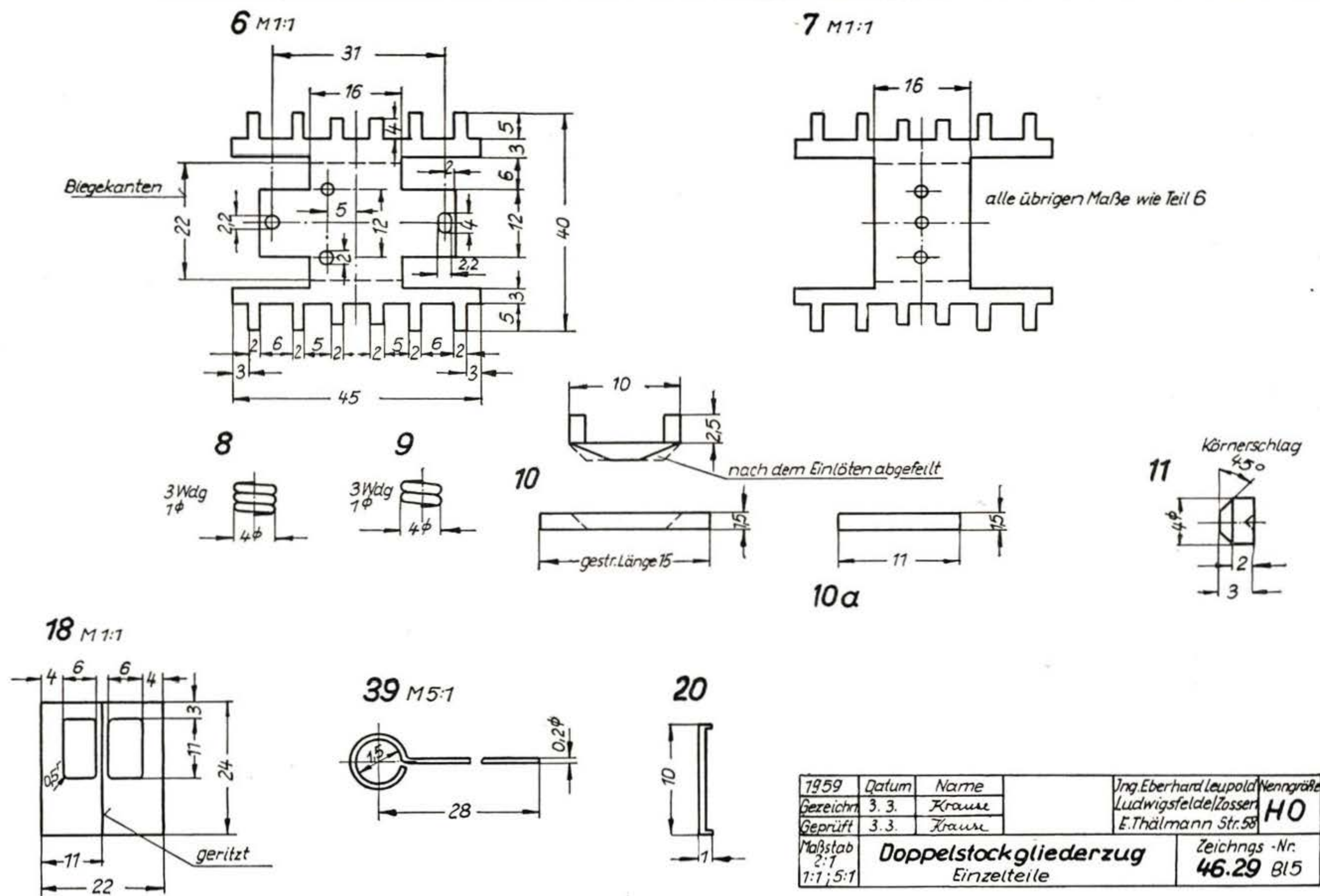


Stirnwandrückansicht

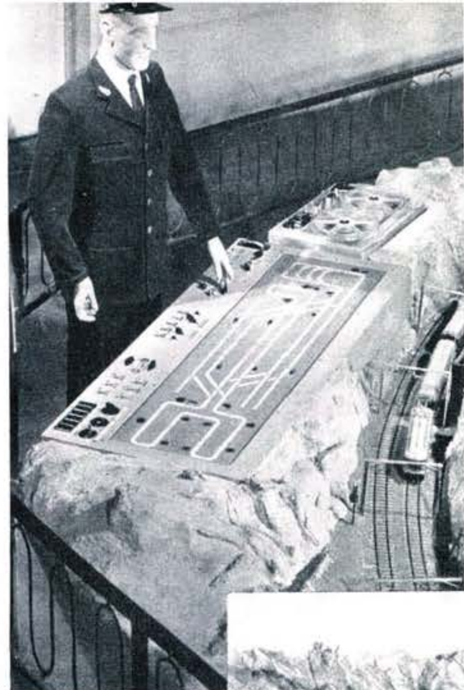


1959	Datum	Name		Ing. Eberhard Leupold Ludwigsfelde/Zossen E. Thälmann Str. 58	Nenngröße
Gezeichn.	2.3.	Krause			H0
Geprüft	2.3.	Krause			
Maßstab 1:1	**Doppelstockgliederzug** Ansichten u. Schnitte			Zeichngs.-Nr. 46.29 Bl 3	


1b
1
1a
nach Teil 1 gebohrt
gestr. Länge 39
gestr. Länge 64
gestr. Länge 79
45°
154
2a
2
5
nach Teil 2 gebohrt
Biegekante
gestr. Länge 45
1959
Datum
Name
Gezeichn.
26.2.
Krause
Geprüft
26.2.
Krause
Ing. Eberhard Leupold
Ludwigsfelde / Zossen
E. Thälmann Str. 58
Nenngröße
H0
Maßstab
1:1
Doppelstockgliederzug
Einzelteile
Zeichngs.-Nr.
46.29 Bl 4


6 M 1:1
7 M 1:1
Biegekanten
alle übrigen Maße wie Teil 6
8
9
3 Wdg 1φ
10
nach dem Einlöten abgefeilt
gestr. Länge 15
10a
11
Körnerschlag
18 M 1:1
geritzt
39 M 5:1
20
1959 | Datum | Name
Gezeichn. | 3.3. | Krause
Geprüft | 3.3. | Krause
Maßstab 2:1 1:1; 5:1
Ing. Eberhard Leupold Ludwigsfelde/Zossen E. Thälmann Str. 58
Nenngröße H0
Doppelstockgliederzug
Einzelteile
Zeichngs.-Nr. 46.29 Bl5

MODELLBAHNANLAGE „MORGENSONNE“



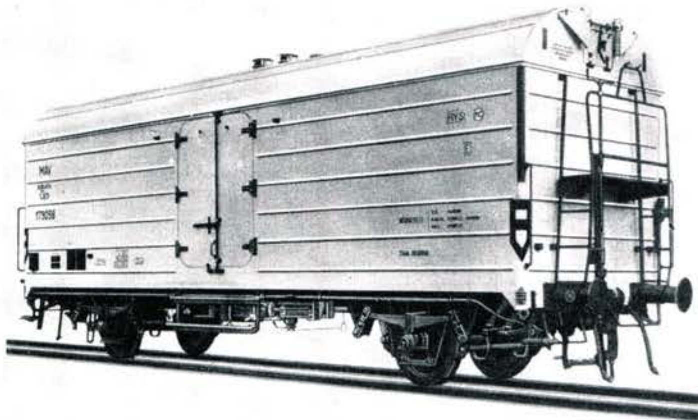




MODELLBAHNANLAGE „MORGENSONNE“









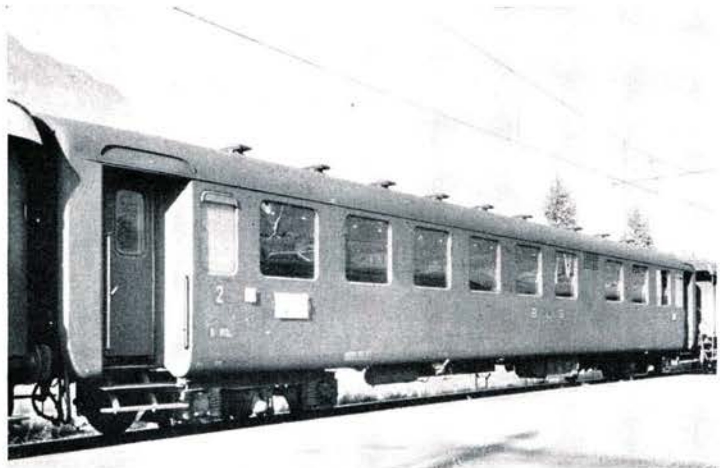
Zweiachsiger Eiskühlwagen Typ EK 2 für die Ungarische Staatsbahn (MAV), im VEB Waggonbau Dessau gebaut. Leichtbauweise, Ganzmetall, geschweißte Ausführung, Länge des Wagenkastens 10,5 m, Achsstand 6,6 m, Eigengewicht 16,5 t.

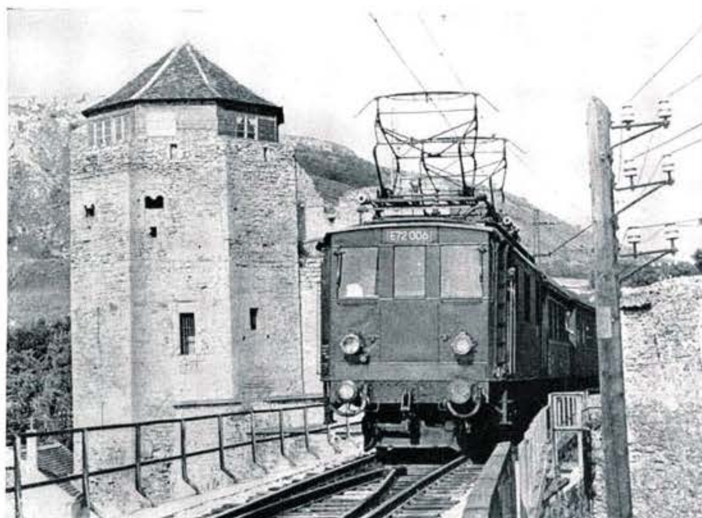
Werkfoto



Die Berner Alpenbahngesellschaft BLS beschaffte in den letzten Jahren einen neuen Reisezugwagentyp 2. Klasse für den internationalen Verkehr. Die Wagen haben einen Seitengang und bieten in neun Abteilen 72 Sitzplätze. Länge über Puffer 23,7 m.

Foto: BLS-Publizitätsdienst







Bauliches und eisenbahntechnisches Mittelalter sind hier vereinigt. Ein Exemplar der ältesten, noch im Dienst befindlichen Elloks der ÖBB befährt eine Galerie an der alten Stadtmauer von Hainburg.

Foto: K. Pfeiffer, Wien

Jng. Eberhard Leupold, Ludwigsfelde / Zossen, E. Thälmann Str. 58			Nenngröße HO
1959	Datum	Name	
Gezeichn.	28.2.	Krause	
Geprüft	28.2.	Krause	
Maßstab 1:1 2:1	Doppelstockgliederzug Einzelteile		Zeichngs.-Nr. 46.29 Bl. 6

14, 16

15, 17

192 Mittelwagen

248 Endwagen

Biegekante

gestr. Länge 37

gestr. Länge 16

24 M 2:1

25 M 2:1

MANFRED KUNZE, Altenburg

Modellbahnanlage „Morgensonne"

Man nennt sie eine der schönsten und größten Modellbahnanlagen der Gegenwart, und das dürfte nicht übertrieben sein. Wenn es einen Superlativ für eine Modellbahnanlage anzuwenden das Recht gibt, dann hier beim „Schweizer Modellbahnrelief Morgensonne" in Zürich am ZOO.

Ich stehe auf der Besucherterrasse des eigens für diese Anlage errichteten Baues. Während ich gebannt hinunter auf die grandiose Szenerie einer typisch schweizerischen Landschaft blicke, mit den Augen die vorbeifahrenden Züge verfolge, mich an der herrlichen Alpenwelt des Berner Oberlandes gar nicht sattsehen kann, gehen mir die Zahlenangaben, die ich auf einem Prospekt las, durch den Kopf. Das Gebäude mißt 22 m in der Länge, 13,5 m in der Breite und umfaßt somit eine totale Grundfläche von 600 qm, da es zweistöckig gebaut ist. Der Rundgang beträgt 120 m. Schon unten am Eingang wurden meine Erwartungen nicht enttäuscht. Nachdem ich einen Obolus von einem Franken entrichtet hatte, gelangte ich noch im unteren Stockwerk in eine Art Eisenbahnmuseum. Da standen in Vitrinen Lokomotivmodelle aus verschiedenen Zeitperioden, von der alten, mit Dampf betriebenen Gotthardlok bis zu modernsten SBB- und BLS-Modellen in verschiedenen Maßstäben. In anderen Glaskästen sah ich Modellgleise, Weichen und Kreuzungen fast aller international bekannter Hersteller.

Und nun stehe ich hier oben und gehe, nachdem ich mir einen ersten allgemeinen Überblick verschafft habe, hinunter, näher heran an die Anlage. Ich stehe vor dem Modell des Bahnhofs Kanderstag. Vor mir erstrecken sich meterlange Bahnsteige. Von beiden Seiten laufen dauernd Züge ein und aus. Aus Lautsprechern ertönen die bekannten Aufforderungen und Durchsagen. Eben setzt sich ein Leichtschnellzug, gezogen von einer Re 4/4, in Bewegung, verschwindet kurz darauf in einem Gebirgsmassiv, um nach wenigen Augenblicken oberhalb des Bahnhofs wieder zu erscheinen. Inzwischen läuft auf einem Durchgangsgleis ein langer Güterzug mit einem Modell der berühmten schweizerischen Krokodillok ein und passiert den Bahnhof. Und so geht es ohne Unterbrechung weiter, eine halbe Stunde lang. Dann ist die Vorführung beendet, und die Zuschauer streben dem Ausgang zu. Aber ein eingefleischter Modelleisenbahner gibt sich weder mit dem Gesehenen noch mit den wenigen, allgemein interessierenden Daten zufrieden. So halte ich also Ausschau nach einem Angestellten, der die Anlage bedient, denn einen solchen müßte es ja eigentlich geben. Oder etwa nicht? Und in der Tat ist beides richtig; denn die gesamte Anlage, auf der die Züge verkehren, wird vollautomatisch gesteuert. Man sieht eine Art Gleisbildstellwerk, und dort entdecke ich auch den Gesuchten. Schnell habe ich mich vorgestellt, und da ich ihn gleich mit Fachfragen überschütte, sieht er, daß er es mit einem Modelleisenbahner zu tun hat. Nun, die Zeit ist knapp bis zur nächsten Vorführung, und so verfällt der Mann doch hin und wieder in das berühmte (und für Nichtschweizer oft schwerverständliche) „Züridütsch". Also, die gesamte Strecke sei in 22 Blockabschnitte eingeteilt, und für die automatische Schaltung seien 120 Telefonrelais verwendet worden, die von zwei Fernmeldespezialisten montiert worden seien. Für die Verdrahtung brauchte man rund 35 000 m Draht! 20 Züge, sechs Bergbahnen und zwei Schiffe können gleichzeitig ferngesteuert werden. Sichtlich beeindruckt, notiere ich mir diese Zahlen und mache ihm ein Kompliment über die weltbekannte Schweizer Präzisionsarbeit. „Ja, lueget Sie, mir ha ei usgezychnetes Gleisbildstellwerk, das alles automatisch regelt." Nach der Streckenlänge gefragt, sagt er mir, daß diese 420 m betrage. Gefahren wird hier bei der 0-Anlage mit Spannungen zwischen 16 und 25 V, und der Fahrdrahtdurchmesser beträgt 0,8 mm.

Da noch ein paar Minuten bis zum Beginn der nächsten Vorführung verbleiben, gehen wir schnell hinüber zur anderen Seite des Reliefs, wo die Bahnen der Baugröße H0 montiert sind.

Wundervoll harmonisch schmiegen sich die Linien der Berner Oberland- und Brünigbahnen in das Gelände ein. Auf den ansteigenden Bergen im Hintergrund verkehren Seilschwebe- und Zahnradbahnen mit originalgetreuem Zahnrad-Zahnstangenantrieb. Genau nach dem Vorbild verkehren die Luftseil (sprich Seilschwebe)bahn Wengen-Männlichen, die Drahtseilbahn auf die Heimwehfluh, und die Jungfraubahn verschwindet, genau wie in Natur, bei der Station Eigergletscher im Bergmassiv, worauf die nachfolgenden Stationen Eigerwand, Eismeer und Jungfraujoch durch aufblinkende Lichter markiert werden. Außerdem verkehrt noch die Schynige-Platte-Bahn mit einem Fahrzeugpark von drei Lokomotiven und sechs Wagen. Und als besondere Delikatesse verkehren unten auf dem Brienzer See kleine „Schiffli", die durch sich unter dem Bassin bewegende Magneten gesteuert werden und bei Annäherung an die Landestellen Hornsignale abgeben! Vollendete Illusion!

Schnell erfahre ich nun noch, daß die BOB-Bahn (Berner Oberland-Bahn) vom Bahnhof Interlaken-Ost über Wilderswil nach Lauterbrunnen und zurück fährt und die Strecke der Brünigbahn hingegen am Ufer des Brienzer Sees entlang über die Aarebrücke zum Ostbahnhof verläuft. Die Strecke ist in sieben Blockabschnitte eingeteilt, und vier Züge können gleichzeitig verkehren. Sämtliche Modelle sind, ebenso wie die der 0-Anlage, handgearbeitet und mit Spezialmotoren für Dauerbetrieb ausgerüstet. Die Arbeitszeit betrug alles in allem rund 22 000 Stunden.

Ich bedanke mich für die freundliche Aufklärung, und schon ist der Mann drüben am Stellpult, drückt einmal auf ein Knöpfchen, und sofort beginnt ein Tonbandgerät abzulaufen, und die Zuhörer erfahren nun in deutscher, englischer und französischer Sprache die wichtigsten Angaben über die Anlage, und gleich darauf leuchten grüne Signale auf. Züge beginnen abzufahren, schrauben sich über Kehrschleifen empor, durchfahren Tunnels und Lawinenschutzgalerien und passieren wundervoll in die Landschaft eingebaute Brücken von kühner Konstruktion, wie z. B. die große Aarebrücke. Sie steuern sich automatisch in die einzelnen Bahnhofsgleise und halten an.

Und dann beginnt es allmählich dunkel zu werden auf der Modellbahnanlage, auf den Bergen flammen in den Dörfern Lichter auf, Abendglocken läuten, und die gewaltige Mauer der Eisriesen des Berner Oberlands leuchtet in faszinierendem Alpenglühn, und dazu ertönt eine Alphornmelodie.

Man hat aber nicht nur bei der technischen Ausführung äußerste Präzision walten lassen, sondern ebenso bei der Gestaltung der Landschaft. Ein alpenkundiger Architekt wurde mit dem Bau beauftragt. Das gewaltige Massiv wurde ausschließlich aus einer Mischung von Zement und Schrattenkalksteinen errichtet. Man verbrauchte dazu 2,5 t Zement und 7 t Steine!

Und wenn ich nun noch einen abschließenden Blick auf die gewaltige Gebirgskulisse werfe, so erkenne ich – und ich meine in Wirklichkeit die Riesen des Oberlands vor mir zu haben – Wetterhorn, Schreckhorn, Finsteraarhorn, Eiger, Mönch und Jungfrau.

Somit nehme ich nun Abschied von einer der schönsten Modellbahnanlagen der Welt, wie sie uneingeschränkt genannt werden darf.

HANSOTTO VOIGT, Dresden

„Pappstadt Hbf., alle aussteigen . . ."

Welcher Modelleisenbahner hätte nicht schon einmal den Wunsch gehabt, den Betrieb auf einem großen Kopfbahnhof auf seiner Modellbahnanlage nachzuahmen? Was für eine große Zahl von Betriebsvorgängen können wir auf einem solchen Bahnhof, wie z. B. Leipzig oder Dresden Hbf, beobachten!

Da rollt ein schwerer D-Zug langsam in die Halle hinein. Fahrgäste steigen aus und ein, Gepäckstücke und Postsäcke werden aus- und eingeladen, Schaffner und andere Eisenbahner laufen geschäftig hin und her. Fast unbemerkt von den Reisenden ist die Lokomotive abgehängt worden. Am bisher ersten Wagen wurden die Oberwagenscheiben angebracht, denn unser D-Zug hat noch eine lange Reise vor sich. Unterdessen hat sich eine neue Lokomotive an das andere Zugende gesetzt und wurde vom Rangierer angekuppelt. Der Zugführer geht zu dem Lokomotivführer und teilt ihm Achsenzahl, Zuggewicht und Bremshundertstel mit. Nach erfolgter Bremsprobe ist der Zug abfahrbereit. Es vergehen meist nur noch wenige Minuten, bis das Ausfahrsignal „Fahrt frei" anzeigt, die letzten Fahrgäste eingestiegen sind, und die Aufsicht durch Heben des Befehlsstabes mit der grünumrandeten Scheibe das Signal „Zp 9 a", den Abfahrauftrag, gibt. Langsam setzt sich der Zug in Bewegung; dabei hilft die bisherige Zuglokomotive, den Zug aus der Halle zu drücken. Sie fährt aber nur bis zum Gleissperrsignal und wartet dort auf weitere Befehle vom Stellwerk. Wenn der Zug die Weichen frei gefahren hat, und sich das Ausfahrsignal wieder in Haltstellung befindet, kann die Fahrstraße aufgelöst, also die Weichen wieder gestellt werden. Nun wird sie wahrscheinlich zum Betriebswerk fahren, um Kohlen und Wasser zu nehmen, auszuschlacken und schließlich in den Schuppen zu fahren.

Wenn ein Zug seine Fahrt nicht nach einem anderen Bahnhof fortsetzt, sondern endet, so erscheint eine Rangierlok, die die Wagen auf ein Ausziehgleis hinauszieht. Von dort werden sie in eine Gleisharfe hineingedrückt und warten, bis sie wieder für eine andere Zugfahrt benötigt werden. Es kann aber auch vorkommen, daß sie gleich in ein anderes Bahnsteiggleis geschoben werden.

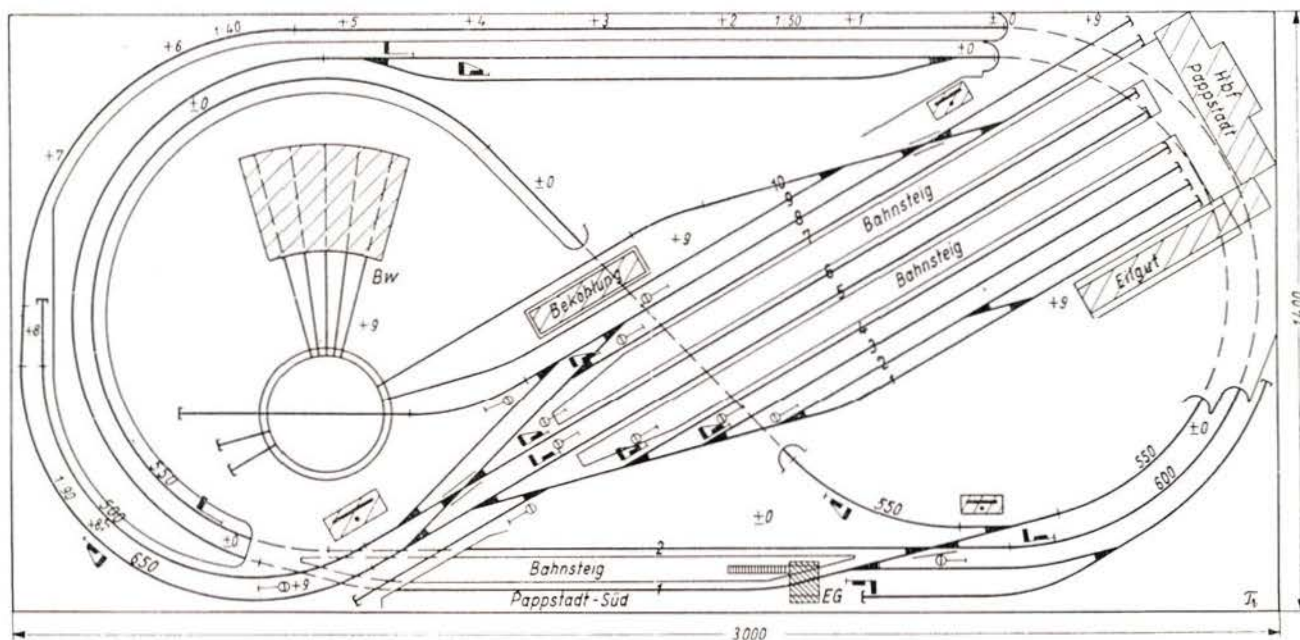
Eine so große Zahl von Bahnsteiggleisen, wie sie unsere bekannten Kopfbahnhöfe aufweisen, können wir natürlich auf einer Modellbahnanlage von der Größe $3 \times 1{,}40$ m nicht darstellen; in unserem Falle haben wir uns mit zwei Bahnsteigen und vier Bahnsteiggleisen begnügt. Der Betrieb läßt sich aber genau in der oben geschilderten Weise durchführen. Außer den Bahnsteiggleisen sind noch Abstellgleise, Ausziehgleise und ein erweiterungsfähiges Betriebswerk mit großer Bekohlungsanlage vorhanden.

Zur Streckenführung sei gesagt, daß Modellbahner schon oft Kopfbahnhöfe nachgebildet haben, meist mit ausgehender zweigleisiger Strecke, die in eine Endschleife auslief. Als Nachteil wurde immer wieder empfunden, daß der Zug nach kurzer Fahrt wieder im Bahnhof erschien und das umständliche Kopfmachen sich allzuoft wiederholt.

Der vorliegende Entwurf vermeidet diesen Mangel dadurch, daß der Kopfbahnhof mit einem eingleisigen Oval verbunden ist, das eine Stufe — etwa 9 cm — tiefer als die diagonal darüberliegende Bahnhofsanlage angeordnet ist. Ein Zug, der den Hauptbahnhof verläßt, muß erst eine volle Runde fahren, ehe er den auf der Grundplatte liegenden Durchgangsbahnhof „Pappstadt-Süd" erreicht. Auf seiner Weiterfahrt beschreibt der Zug eine Schleife. Bei dem Stellwerk des Bahnhofs „Süd" mündet er in das Oval ein und befährt es entgegen dem Uhrzeigersinn. Er kann auf diesem Oval beliebig lange Runden drehen, bis die einfache Kreuzungsweiche umgestellt wird und der Zug wieder nach dem Kopfbahnhof hinauffährt. Bei nur einmaligem Befahren der Rundstrecke beträgt die Länge des eben beschriebenen Weges 24 m. Für jede Runde können etwa 6 m angesetzt werden.

Da die untere Schleife zwei und die Rundstrecke mindestens einen Zug aufnehmen können, braucht nicht immer derselbe Zug sofort wieder in der Einfahrt zu erscheinen. Es kann mit vier bis sechs Zügen ein durchaus abwechslungsreicher Betrieb durchgeführt werden. Auch ein richtiger Fahrplan läßt sich für diese Anlage ohne Schwierigkeiten aufstellen. Das Überholungsgleis in der Rundstrecke gestattet einen Wechsel in der Reihenfolge der Züge.

Es ist eine Eigenart der Kopfbahnhöfe, daß sie sich für den Personenverkehr sehr gut, nicht aber für den



WERKSTATT *Tips*

Druckknöpfe als elektrische Verbindung

Anschlußklemmen und Stecker sind teuer. Billiger und einfacher sind Druckknöpfe, die in allen Größen in den einschlägigen Geschäften erhältlich sind. Man verwende für elektrische Verbindungen nur die blanken Druckknöpfe, da die schwarzen erst vom Lack befreit werden müßten. An Stelle der Anschlußklemmen bei Weichen, Signalen, Lampen usw. werden Druckknopfunterteile (also die mit Knopf) aufgenagelt und die Anschlüsse angelötet. An die Zuleitungen werden die Druckknopfunterteile angelötet. Die Druckknopfoberteile werden dann einfach auf die Unterteile gedrückt und die elektrische Verbindung ist hergestellt. Sie ist ebenso leicht wieder lösbar, absolut sicher und zuverlässig. Ebenso lassen sich Verlängerungsschnüre für Zuleitungen herstellen, indem an ein Ende ein Oberteil, an das andere Ende ein Unterteil gelötet wird. Bei Verbindungsschnüren für die Lichtleitungen bei D-Zugwagen wird an beide Enden je ein Unterteil angelötet. An den Pufferbohlen der Wagen befinden sich dann immer die Oberteile, so daß die Verbindung stets hergestellt werden kann – unabhängig von der zufälligen Stellung der Wagen. Selbstverständlich dürfen Druckknopfverbindungen nur für Schwachstrom bis 24 V verwendet werden. Auch als Drehzapfen für Drehgestelle lassen sich Druckknöpfe gut verwenden, zumal dann noch die Möglichkeit gegeben ist, die Drehgestelle leicht an- und abzumontieren. Hierfür verwende man jedoch größere Druckknöpfe, von denen das Oberteil am Wagenboden und das Unterteil auf dem Drehgestell befestigt wird.

Einfärben von blanken Messingschienen

Um Messingschienen eine natürliche braune Färbung zu geben, taucht man sie nach guter Reinigung in einer Kali- oder Natronlösung zwei bis drei Minuten in ein Bad nach folgendem Rezept: Man löse 10 Teile kohlensaures Kupfer in 75 Teile starker Ammoniakflüssigkeit und setzt dieser Lösung 15 Teile destilliertes Wasser zu. Sowohl bei der Zubereitung des Bades als auch bei seiner Verwendung muß größte Vorsicht beachtet werden, weil die Lösung sehr giftig ist. Es ist ratsam, stets Wasser bereit zu halten, um evtl. Spritzer von der Hand sofort entfernen zu können. Die Schienen taucht man nicht mit der Hand ein, sondern man nehme eine Zange, um mit dem Bad nicht in Berührung zu kommen. Die elektrische Leitfähigkeit der Schiene leidet durch die Färbung nicht. Durch das Rollen der Räder erhält die Lauffläche in Kürze einen silbernen und hellen Glanz. Man kann sich auch die Mühe machen und die Lauffläche der gefärbten Schienen abschmirgeln.

Knotenbleche für Brücken und Wagen

Eckverstärkungen und Knotenbleche lassen sich einfach und ohne jedes Zeichnen und Messen folgendermaßen herstellen: Man klebt Millimeterpapier mit der Einteilung nach oben auf Packpapier (es gibt so die richtige Stärke für H0) und schneidet sich entsprechend breite Streifen ab. Dann schneidet man die Ecken weg und trennt das so erhaltene Knotenblech vom Streifen.

Darstellung von Äckern im Modell

Äcker lassen sich sehr natürlich aus Torfmull herstellen. Die Fläche, wo der Acker hinkommen soll, bestreicht man dick mit Leim und streut Torfmull darüber. Dies kann man, wenn nötig, so lange wiederholen, bis die entsprechenden Erhöhungen und Vertiefungen erreicht sind. Zum Schluß übersprüht man den Acker mit verdünnter schwarzer Tusche oder Plakatfarbe.

Abschneiden kurzer Längen im Schraubstock

Wer seine Schienen und Weichen selbst baut, wird oft in die Verlegenheit kommen, kleine Längen Holz für Schwellen oder auch Schienenstücke schnell und gleichmäßig abschneiden zu müssen. Das läßt sich leicht bewerkstelligen, wenn man sich mit der Reißnadel auf eine Schraubstockbacke eine Zentimetereinteilung einritzt. Meist wird eine Unterteilung in ½ cm schon genügen und ist auch leicht herzustellen. Bei einer Millimeter-Teilung muß schon etwas mehr Sorgfalt aufgewendet werden.

Verbindung dünner Bleche ohne Löten oder Nieten

Dünne Bleche können in der nachfolgend beschriebenen Weise leicht miteinander verbunden werden, ohne daß man zum Lötkolben oder zu Nieten und Schrauben greifen muß. Vor allem lassen sich die Leichtmetallbleche, die nicht lötbar sind, leicht verbinden. Zunächst werden in eines der beiden zu verbindenden Bleche Löcher mit einem Durchmesser von 3 bis 4 mm gebohrt, dann schlägt man durch das andere Blech an den dafür vorgesehenen Stellen mit einem Durchschlag Löcher. Die Zacken, die dabei an dem Lochrand entstehen, werden durch das zuerst gebohrte Loch gesteckt und sorgfältig durch Hämmern nach außen umgelegt. Damit ist in einfachster Weise eine sehr feste Verbindung der beiden Bleche entstanden.

Güterverkehr eignen. Güterzüge müssen vor der Einfahrt abgelenkt und besonderen Verschiebebahnhöfen zugeleitet werden. Lediglich eine geringe Zahl von gedeckten Güterwagen, die Eil-, Expreßgut oder Postsendungen geladen haben, werden nach den dafür bestimmten Gleisen des Kopfbahnhofes zugeführt. Auf unserem Bahnhof sind das die Gleise 1 bis 3. Die anderen Güterwagen müssen sich mit dem Verkehr auf der Rundstrecke begnügen. Ein Freiladegleis befindet sich in der Nähe des Südbahnhofes.

Als Einfahrgleise für Reisezüge werden in der Hauptsache die Gleise 6 und 7 verwendet. Gleis 7 ist für den Vorortverkehr geeignet, da sich die Lok über das Umfahrgleis 8 fahrend wieder vor ihren Zug setzen kann, ohne daß dieser aus seinem Gleis herausgezogen werden muß. Gleis 5 ist als Ausfahrgleis und für solche Züge verwendbar, die nach Lokwechsel — wie eingangs beschrieben — ihre Fahrt nach einem anderen Bahnhof fortsetzen. Für ähnliche Zwecke ist das Gleis 4 bestimmt, welches kürzer ist. Die Anordnung des kurzen Ausziehgleises gestattet ein Rangieren auf den Gleisen 1 bis 4, ohne daß eine Einfahrt nach den Gleisen 5 bis 7 behindert ist. Ähnlich ist die Wirkung des zu den Gleisen 6 und 7 gehörenden Ausziehgleises und der zugehörigen Flankenschutzweichen. Als Abstellgleise müssen, da keine besondere Gleisharfe dafür vorgesehen ist, die Bahnsteiggleise verwendet werden. Für einzelne Wagen kann auch die Verlängerung des Gleises 8 in Anspruch genommen werden. Ein weiteres Abstellgleis ließe sich u. U. noch neben der rechten Weichenstraße — von der Einfahrt aus gesehen — einbauen. Durch Verbreiterung der Bahnsteige um jeweils 5 cm läßt sich noch jeweils ein Gleisstumpf am Bahnsteigende anordnen, der Verstärkungswagen oder eine Lok aufnehmen kann.

Landschaftlich läßt sich diese Anlage nicht besonders reizvoll ausstatten, da nicht viel freie Flächen vorhanden sind. Es ist die Großstadtkulisse, die der Anlage ihren Stempel aufdrückt. Das Gelände um den Bf Pappstadt-Süd ist ein gemauerter Einschnitt. Die Treppe vom Bahnsteig zur Straße führt nach oben; ein Bild, wie es den Berlinern von vielen Stationen der S-Bahn her bekannt sein dürfte.

Dies ist ein Vorschlag für Modelleisenbahner, die Freude am Rangierbetrieb und an der Abfertigung aller Arten von Reisezügen haben, dabei aber trotzdem nicht auf die Annehmlichkeiten des Dauerfahrbetriebs verzichten wollen. Aber auch für alle anderen Freunde der Modelleisenbahn dürfte er nicht ohne Reiz sein.

... „Sie wünschen bitte?"



Zeichnung Harry Berein nach einer Idee unseres Lesers Boris Ripa, Prag.

Modelleisenbahn und polytechnische Erziehung

Auf unseren Beitrag „Besuch in der Station Junger Techniker . . .“ in Heft 2/1959 erhielten wir einige Zuschriften, von denen wir zwei auszugsweise zur Diskussion veröffentlichen:

Auch an der Station Junger Techniker in Limbach-Oberfrohna, die ich leite, arbeiten zwei Arbeitsgemeinschaften an einer Modelleisenbahnanlage. In unserer Republik beschäftigen sich sicher viele Junge Pioniere und Schüler mit dem Modelleisenbahnbau. Die Bezeichnungen der Gemeinschaften lauten fast immer gleich, inhaltlich dürften jedoch drei Arten zu unterscheiden sein:

1. Einige Gemeinschaften beschäftigen sich an Anlagen mit Fahrdienst. Sie erwerben dabei spezielle Kenntnisse und Fertigkeiten, die über die polytechnische Bildung hinausgehen. Ist das aber noch die Aufgabe für an Grund- oder Mittelschulen bestehende Arbeitsgemeinschaften? Sollte man nicht vielmehr diese Betätigung allein dem Nachwuchs für die Eisenbahn überlassen?

2. Andere beschäftigen sich mit dem Bau von Wagen, Gleisen usw. Die dabei auftretenden Schwierigkeiten wurden bereits in dem Artikel über Wurzen angedeutet. Meist werden Lokomotiven und anderes, schwerer anzufertigendes Zubehör gekauft. Dabei wird so viel Geld in die Anlage gesteckt, daß wir uns fragen müssen, ob der Aufwand noch dem Erfolg entspricht. In einer technischen Arbeitsgemeinschaft sollen unsere jungen Menschen lernen, technisch-schöpferisch, konstruktiv tätig zu sein. Gleichzeitig muß noch ein pädagogisches Bedenken genannt werden. Entsprechend den Thesen der 4. Tagung des ZK der SED ist der Erwerb von Kenntnissen und Fertigkeiten in der Metallbearbeitung für das 7. Schuljahr vorgesehen. Lassen wir erst Pioniere und Schüler von diesem Alter an teilnehmen, dann schränken wir den Teilnehmerkreis so ein, daß die Mittel ungerecht verteilt verwandt werden, nehmen wir aber Jüngere auf, greifen wir der Kenntnisvermittlung im Unterricht voraus. Beides ist nicht richtig.

3. Eine dritte Gruppe schließlich, vermutlich die größte, beschäftigt sich mit dem Aufbau einer Anlage. Das sieht dann so aus: Die Kinder kleben Häuschen, gehen mit Pinsel, Leim und Farbe um, biegen hier und da etwas, die entscheidende Arbeit aber erledigt der Leiter. Unsere Mädel und Jungen sollen aber polytechnisch gebildet und erzogen werden. Diesen Forderungen werden die alten Arbeitsweisen nicht mehr gerecht. Vielleicht könnte man folgenden Weg beschreiten:

1. Dort, wo Modelleisenbahnanlagen vorhanden sind, sollten wir anknüpfend an und koppelnd mit den Interessen der Kinder Kenntnisse der Steuer- und Regeltechnik vermitteln. So würden wir unseren jungen Menschen helfen, später die moderne Technik zu meistern. Die Frage darf heute nicht mehr heißen: „Wird die Maschine laufen?“, sondern: „Wie läuft sie?“

2. Gute Dienste kann eine solche Anlage im Unterricht der Unterstufe leisten. Die Besichtigung eines Bahnhofs wird durch das Modell vertieft, und durch den Lehrer werden notwendige Kenntnisse über das Eisenbahnwesen vermittelt.

3. Eine breite Verwendung kann die Anlage in der Tätigkeit der Pionierorganisation finden. Hier können und sollen besonders die Jungpioniere spielen. Dabei werden vielseitige Interessen geweckt, die sich in der technischen Massenarbeit befriedigen lassen.

F. Policke, Burgstädt/Sa.

Im Schuljahr 1953/54 wurde der Station Junger Techniker des Kreises Oranienburg in Hohen Neuendorf durch den ehemaligen Betrieb Modelleisenbahn Bergfelde Gleis-, Wagen- und Weichenmaterial H0 als Geschenk überreicht. Bald stellten wir aber fest, daß dieses Material nicht den Anforderungen entsprach. Eine neue Anlage wurde geplant, diesmal in der Baugröße 0. Doch auch dieser Versuch scheiterte an den Räumlichkeiten. Wir faßten daher den Beschluß, im Eigenbau vorzugehen. Über die Anfänge kamen wir nicht hinaus, bis die Zeit heranreifte, um die Anlage vollkommen mit neuem Material auszurüsten. Diesmal wählten wir Gleismaterial der Firma Pilz. Nachdem diese Anlage fertig war, stellte sich eine Reihe von Mängeln heraus. Auf unserer Anlage wurden Teile des Gleises selbst verlegt. Die drei Mitarbeiter an unserer Einrichtung sind sämtlich keine ausgesprochenen Modelleisenbahner. Die große Ernüchterung kam, als auf unserem Gleis die neu angeschaffte Baureihe 55 fahren sollte und dann nicht einen Gleisbogen anstandslos durchfuhr. Die Worte „manchmal klappt's“ hatten hier volle Berechtigung. Die Reihen der Arbeitsgemeinschaft wurden lichter. Um unsere Unkenntnisse vor den Kindern zu verbergen, wurden Häuser aus Auhagen-Kästen gebaut. Als uns die Ausschreibung zum Modellbahnwettbewerb 1958 in die Hände kam, entstand bei uns der Gedanke, daran teilzunehmen. Wir bauten ein kleines Bw und erhielten einen dritten Preis in unserer Gruppe.

Nach ernsten Beratungen in der Leitung wurde dann der Beschluß gefaßt, wieder mit industriell gefertigtem Schienenmaterial zu arbeiten. Wir nahmen das neue Piko-Gleis und sind z. Z. noch beim Aufbau dieser neuen Anlage.

Welche Erfahrungen sammelten wir nun?

1. Wo an der Modelleisenbahn interessierte Kinder vorhanden sind, sollten diese in Arbeitsgemeinschaften zusammengefaßt werden. Es ist nicht immer erforderlich, eine große Anlage aufzubauen. Funktionsfähige Modelle zu bauen, ist u. A. nach viel wichtiger. So kann man beim Eisenbahnmodellbau sehr gut die Fernsteuer- und Regeltechnik nachweisen. Hierin liegt der wichtigste Ansatzpunkt.

2. Die Teilnehmer sollen wissen, wie man Gleise herstellen kann; wir halten es jedoch für falsch, Gleise in der AG selbst herzustellen. Diese Arbeiten wurden bei uns fast nur vom Leiter ausgeführt, weil die Kinder zuviel „Ausschuß“ produzierten. Die bildenden Faktoren beim Bau eines Hauses sind bedeutend größer als beim Gleisbau.

3. In unserer Arbeit hat uns die Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ viel geholfen, aber es reicht noch nicht aus. Das 4. Plenum des ZK der SED beschloß die Thesen zum Aufbau einer allgemeinbildenden polytechnischen Oberschule. Diese neue Entwicklung muß sich auch in der Zeitschrift abzeichnen. In unserem sozialistischen Staat ist nicht mehr der einzelne, sondern das Kollektiv ausschlaggebend.

4. Für unsere erwachsenen Modelleisenbahner besteht leider noch keine feste Organisationsform. Kinder sind in Arbeitsgemeinschaften der Schulen zusammengefaßt. Das Interesse der Kinder wartet aber nicht immer, bis ein entsprechender Leiter gefunden ist. Wir möchten damit sagen, daß viele Leiter durch die Notwendigkeit zu Modelleisenbahnern wurden. Sie sind aber oft zeitlich derart in Anspruch genommen, daß sie sich kaum intensiv mit der Modelleisenbahn beschäftigen können. Manchmal bleibt es bloß beim Lesen der Fachpresse. Es muß unserer Erziehungsarbeit mehr Beachtung durch die breite Öffentlichkeit geschenkt werden. Vielleicht wäre es ratsam, durch den Kulturbund solche Arbeitskreise für Modelleisenbahner zu schaffen, die dann gut Patenschaften über Arbeitsgemeinschaften der Schüler übernehmen könnten.

Katzorreck, Hohen Neuendorf b. Berlin

Unsere Redaktion erwartet weitere Leserzuschriften zu diesem Problem.



Das gute Modell

Bild 1 Dieses Schwarzwaldhaus in der Baugröße H0 fertigten zwei Schülerinnen der Schule in Bad Dürrenberg an. Die Bauanleitung verfaßte der Direktor dieser Schule, Herr Schlüter. Sie wurde von uns im Heft 5/1959 veröffentlicht.

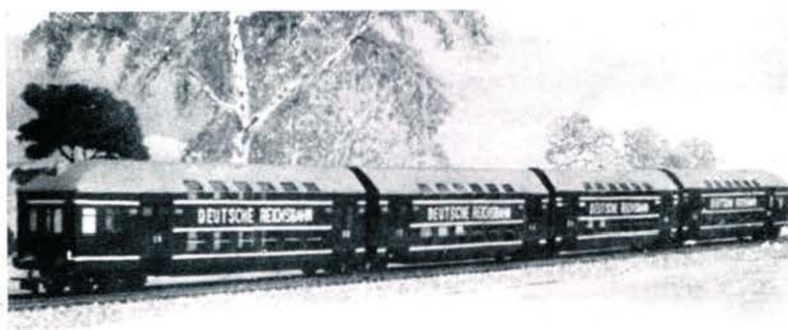


Bild 2 Modell eines Doppelstockzuges nach der Bauanleitung im Heft 7/53, von unserem Leser Siegfried Wenzel, Berlin, in 100 Arbeitsstunden erbaut.

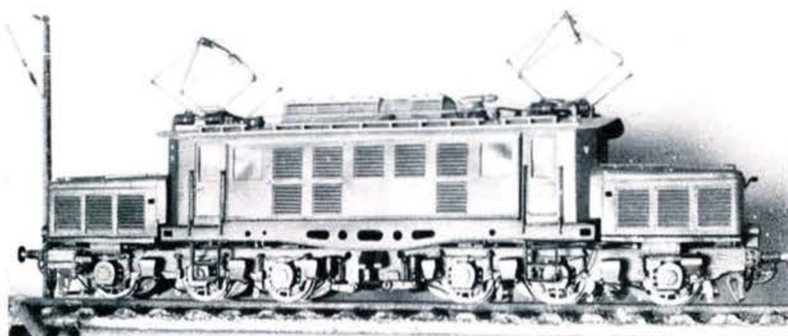


Bild 3 Unser Leser, Herr Sperling aus Eichwalde bei Berlin, fertigte in der heute wenig verbreiteten Baugröße 1 dieses vorzügliche Modell einer E 94. Ist es nicht eine hervorragende Leistung, besonders, wenn man erfährt, daß Herr Sp. Zimmermeister ist?!

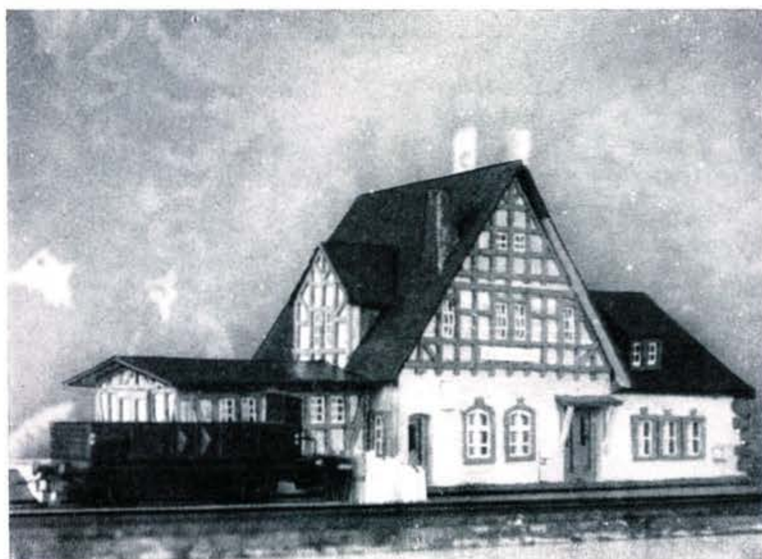


Bild 4 Herr Günther Bucker ist Angehöriger der Nationalen Volksarmee. Seinem Steckenpferd Basteln blieb er treu. Unser Bild: Wieder einmal ein Modell vom Bahnhof Waldheim/Thür., dieses Mal von Herrn B. angefertigt.

